

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 49 (1974)
Heft: 2

Artikel: Transporte und Märsche
Autor: Dach, H. von
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-704050>

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: 15.03.2025

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

Transporte und Märsche

Major H. von Dach, Bern

- Truppenverschiebungen können durch AC-Einsätze, Luftangriffe, durchgebrochene Panzer, subversive Aktionen sowie Fluchtbewegungen der Zivilbevölkerung gestört werden.
- Verschiebungen werden wenn immer möglich bei Nacht durchgeführt.
- Für den Erfolg einer Verschiebung sind massgebend:
 - zweckmässige Wahl der Wege,
 - zweckmässige Marschformation,
 - eine der Lage angepasste Gliederung der Kräfte,
 - eine der Gefährdung entsprechende Gefechtsbereitschaft,
 - Verkehrsdisziplin,
 - hohe Marschgeschwindigkeit.
- Es ist von Fall zu Fall zu prüfen, was wichtiger ist:
 - a) der rasche Ablauf der Transportbewegung oder
 - b) die Sicherheit der zu verschiebenden Truppe.

- Vor dem Transport musst du dir überlegen, ob ein Verlad überhaupt rentiert. Faustregel:
 - unter 5 km = nein;
 - 5 bis 10 km = fraglich;
 - über 10 km = eventuell;
 - über 20 km = ja.
- Wie ist die Gefährdung meiner Truppe. Darf ich den Motortransport überhaupt riskieren, oder muss ich zu Fuss gehen? Wenn ja, wie weit kann ich transportieren?

Technische Daten

Fassungsvermögen pro Ladefläche (Durchschnittswerte)			
Fahrzeugart	Mann	Fahrzeugart	Mann
Leichter Lastwagen	15	Schwerer Lastwagen	30
Mittlerer Lastwagen	20	Inf-Gepäckanhänger	25

Ad-hoc-Motorisierung

Allgemeines

- Verschiebungen sind immer nur Mittel zum Zweck. Am Ziele angelangt, muss die Truppe arbeiten oder kämpfen.
- Verschiebungen sind Unkosten der Truppenführung. Diese Unkosten (Ermüdung der Truppe) müssen so niedrig wie möglich gehalten werden. Fusstruppen sind deshalb über längere Strecken mit Motorfahrzeugen zu transportieren. Diese vorübergehende Zuteilung von Motorfahrzeugen nennt man «Ad-hoc-Motorisierung».

Kommandoordnung

- Der den Transport anordnende höhere Kommandant bestimmt:
 - a) den Verlade- und den Ausladerraum;
 - b) die zur Verfügung stehenden Strassen.
- Der Kommandant der zu transportierenden Truppe, z. B. Füs Bat Kdt usw., ist «Transportkommandant».
- Der Führer der Transportformation (Motorfahreroffizier) ist «Transportführer».

Der Transportkommandant

- ist für die taktische Sicherung von Verlad, Marsch und Auslad verantwortlich;
- bestimmt die taktische Gliederung der Truppe für den Marsch;
- bestimmt einen Wagenchef pro Fahrzeug;
- organisiert den Luftspähdienst;
- treibt eventuell eine motorisierte Aufklärung vor;
- legt für Nachtfahrten die Beleuchtungsstufe fest (Ablendlicht, Tarnscheinwerfer).

Der Transportführer

- ist dem Transportkommandanten unterstellt;
- trägt die Verantwortung für die technische Durchführung des Transportes;
- trifft die notwendigen technischen Vorbereitungen, wie z. B. Hochrollen der Fahrzeugblachen, Montage der Schneeketten, Verteilung der Motormechaniker usw.;
- ist verantwortlich für den Wegweiserdienst (Markierung der Strecke);
- rekonosziert wenn immer möglich die Strasse sowie den Verlade- und den Ausladeort.

Transportrentabilität / Transportrisiko

Die nachstehenden Überlegungen haben nur Gültigkeit für Transportkolonnen von mehr als zehn Lastwagen.

Höchstgeschwindigkeiten für Einzelfahrzeuge		
Fahrzeugtyp	auf Strassen	auf Autobahnen
Motorräder	80 km/h	100 km/h
Personenwagen	80 km/h	100 km/h
Geländepersonenwagen	60 km/h	60 km/h
Lastwagen	60 km/h	60 km/h
Haflinger	60 km/h	60 km/h

Durchschnittsgeschwindigkeit für Motorfahrzeugverbände unter normalen Verhältnissen am Tag oder bei Nacht mit Ablendlicht		
Zusammensetzung des Verbandes	Ebene	Gebirge
Lastwagen ohne Anhänger	30 km/h	20 km/h
Lastwagen mit Anhänger	20 km/h	15 km/h

Bei erschwerten Verhältnissen (Schnee/Nebel usw.) sind die Geschwindigkeiten geringer.

Bei Nacht mit Tarnscheinwerfer: für alle Verbände 12 km/h.

Überwindung von Schnee und Wasser		
Fahrzeugtyp	Befahrbare Schneehöhe	Durchfahrbare Wassertiefe
Motorrad	15 cm	20—40 cm
Personenwagen	20 cm	20—40 cm
Lastwagen	30 cm	50—80 cm

Zeitbedarf für das Montieren von Schneeketten: 30 Minuten.

Marschtechnik

Abstände und Paketbildung

- Fahrzeugkolonnen gliedern sich in Marschpakete zu je zwei Fahrzeugen.
- Die Fahrzeuge fahren möglichst normal wie im Zivil unter Beachtung der Höchstgeschwindigkeiten.

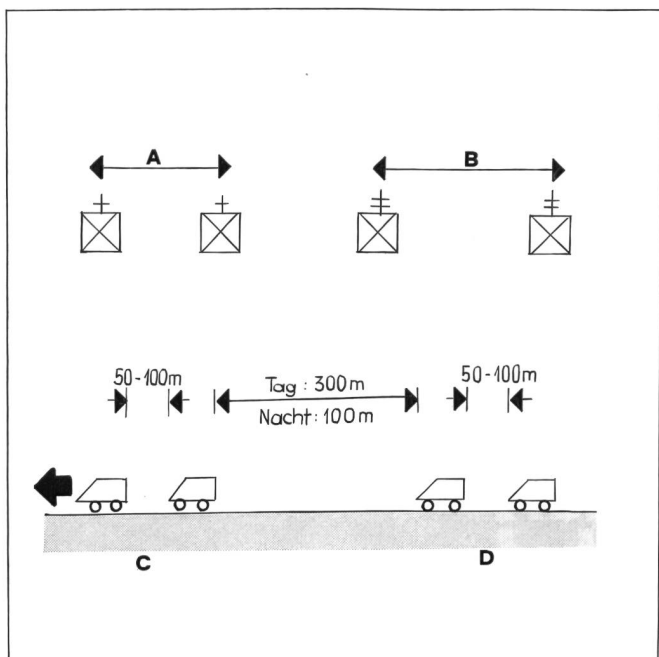
- Normalabstände:
 - a) Abstand von Paket zu Paket: am Tag 300 m, in der Nacht 100 m;
 - b) Abstand zwischen den Kompanien: 2 km oder 5 Minuten;
 - c) Abstand zwischen den Bataillonen: 5 km oder 10 Minuten.
- Minimalabstände nie unterschreiten.
- Geschwindigkeit für Spitzenfahrzeug nur im Notfall besonders befehlen (z. B. Fixpunkt).
- Standort der Chefs: Zugführer bei ihren Zügen. Im Bataillon befindet sich mindestens ein Hauptmann, im Regiment mindestens ein Major in der Kolonne.
- Kommandofahrzeuge und Motorräder sind in der Kolonne an keinen festen Platz gebunden. Sie fahren einzeln zwischen den Paketen.
- Spitze und Schluss jedes Verbandes werden kurz und deutlich gemeldet, z. B. «Spitze Füs Bat 33!», «Schluss Füs Bat 170!».
- Gemeldet wird:
 - a) allen an der Marschstrasse stehenden Offizieren,
 - b) Verkehrsregelungsorganen (Strassenpolizei, Truppenwegweiser usw.),
 - c) Einweisposten.
- Gemeldet wird durch Fahrer oder Hilfsfahrer. Die Geschwindigkeit wird zum Melden kurzzeitig herabgesetzt.

Marschhalte

- Marschhalte möglichst vermeiden. Truppe vor dem Verlad verpflegen und urinieren lassen.
- Marschhalte erst einschieben, wenn die Fahrdauer drei Stunden übersteigt.
- Die Marschhalte finden für alle Truppen, die auf der betreffenden Achse fahren, zur gleichen Zeit statt.
- Halte werden jeweils während der letzten 20 Minuten vor geraden Stunden eingeschoben (z. B. 0140 bis 0200 oder 2140 bis 2200 usw.).
- Bei Halten nie aufschliessen. Möglichst in Deckung anhalten.

Sonderverfahren bei sehr grosser Fliegergefahr

- Pakete von vier oder fünf Fahrzeugen bilden. Mit laufenden Motoren in der Fliegerdeckung lauern und beobachten. Sofort nach dem Abdrehen der Flugzeuge mit dem ganzen Paket einen entschlossenen Sprung von 3 bis 4 km in die nächste Fliegerdeckung machen. Verfahren entsprechend wiederholen.



- A Abstand zwischen den Kompanien = 2 km (ca. 5 Minuten)
 100 m Fahrstrecke = ca. 15 Sekunden
 1 km Fahrstrecke = ca. 2½ Minuten
- B Abstand zwischen den Bataillonen = 5 km (ca. 10 Minuten)
- C 2 Fahrzeuge = 1 Marschpaket
- D 2 Fahrzeuge = 1 Marschpaket

Pannenfahrzeuge

- Muss ein Fahrzeug aus irgendeinem Grund anhalten, so wird es abseits der Fahrbahn und möglichst in Deckung abgestellt. «Strasse frei!» ist in diesem Fall der oberste Grundsatz.
- Der Wagenchef lässt einen Mann an der Marschstrasse zurück. Dieser stellt die Verbindung zum Fahrzeug sicher.
- Pannenfahrzeuge werden durch das nächste Fahrzeug an einen Ausstellplatz abgeschleppt. Die Abschleppstrecke wird hierbei selten ein paar hundert Meter übersteigen.
- In den meisten Fällen kann durch entschlossenes Schieben von Hand die Marschstrasse rascher freigemacht werden als durch komplizierte technische Schleppexperimente.

Das Beladen der einzelnen Fahrzeuge

- Je nach den zu erwartenden Fahrzeugtypen werden Verladepakete von 15, 20 oder 30 Mann gebildet.
- Die Verladepakete werden in Zweierkolonne abseits der Fahrbahn aufgestellt.
- Der Lastwagen hält an. Fahrer und Beifahrer steigen aus und öffnen die Ladebrücke.
- Zuerst werden Munition und Material verladen; möglichst so, dass Sitzgelegenheiten entstehen.
- Die zwei vordersten Leute des Verladepakets deponieren beim Befehl «Aufsitzen!» Sturmgewehr und Rucksack neben dem Lastwagen und steigen auf die Ladebrücke.
- Die Truppe besteigt in Zweierkolonne das Fahrzeug. Rucksack angehängt, Tragriemen auf der einen Seite ausgehängt. Sturmgewehr in der Hand gegen die Mitte des Camions hin. Mit der anderen Hand wird die Kette erfasst.
- Die beiden Helfer ziehen ihre Kameraden an der Hand, welche die Waffe hält, auf die Ladebrücke.
- Die Leute schliessen im Camion nach vorne auf. Sie sitzen in Dreier- oder Viererkolonne auf dem Rucksack ab, Rücken in Fahrtrichtung, Waffe zwischen den Beinen. Wer auf Material- oder Munitionskisten sitzt, trägt den Rucksack auf den Knien und gibt die Waffe dem Nebenmann.
- Den Verlad nicht überhasten. Der Wagenchef (Zug- oder Gruppenführer) lässt das nächste Glied erst aufsteigen, wenn sich die vorhergehenden Leute auf der Ladebrücke wirklich eingerichtet haben.
- Der Motorfahrer gibt Sturmgewehr und Rucksack der beiden Helfer hinauf und schliesst die Ladebrücke.
- Eventuell mitzunehmende Karren werden von den Motorfahrern angehängt.
- Die Führer (Offiziere und Unteroffiziere) befinden sich bei der Mannschaft auf der Ladebrücke. Sie sitzen zuhinterst.
- Fliegerbeobachtung: Der Wagenchef bestimmt zwei Luftspäher. Der eine beobachtet nach vorne, der andere nach hinten. Die Luftspäher tragen Sonnenbrillen (Jagdbomber greifen gerne aus der Sonne heraus an). Ihr Zuruf gilt dem Wagenchef. Dieser entscheidet, ob angehalten wird oder nicht. Wenn angehalten wird, ob die Truppe auf dem Fahrzeug bleibt oder sich im Gelände zerstreut.

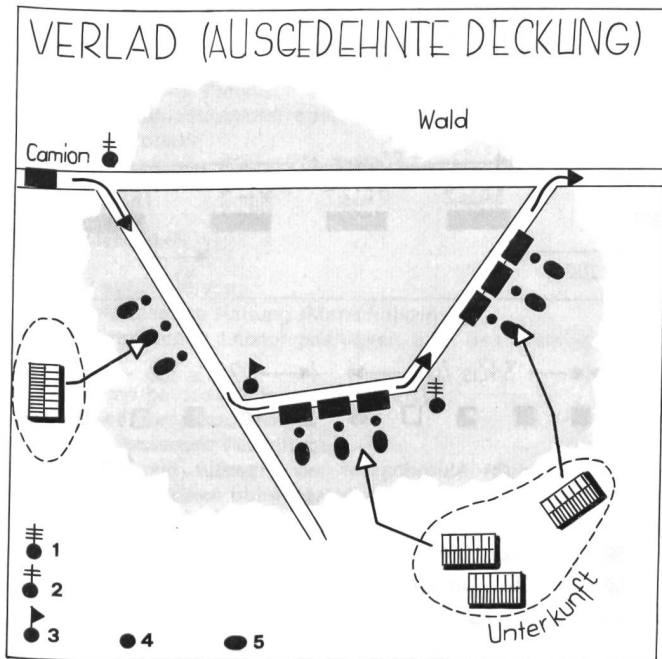
Verladetechnik von Verbänden

Verlad in ausgedehnter Fliegerdeckung

- Für den Verlad muss immer eine Strassenschleife gesucht werden, um ein Wenden der Fahrzeuge zu vermeiden.
- Der Transportführer numeriert die anrollenden Fahrzeuge.
- Der Transportkommandant gliedert die Truppe in Verladepakete und numeriert diese.
- Abstand von Verladepaket zu Verladepaket: 10–15 m.
- Ein Mann jedes Verladepakets steht am Strassenrand und meldet dem anrollenden Fahrzeug die Nummer. Das Gros selbst wartet dahinter in Zweierkolonne.
- Bei seiner entsprechenden Nummer hält der Motorfahrer an.
- Die Fahrzeuge dürfen erst auf Befehl des Transportkommandanten bestiegen werden.
- Wenn die ganze Kolonne beladen ist, fährt sie unter Einhaltung der entsprechenden Abstände weg.

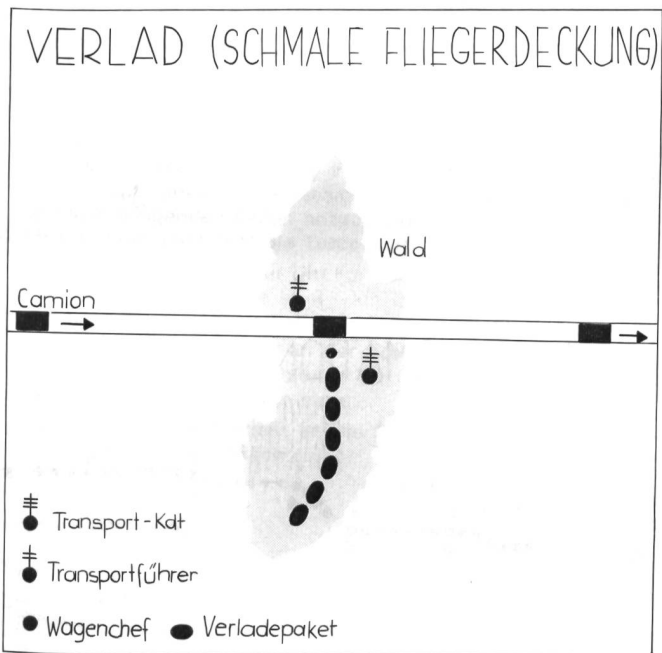
Verlad in schmaler Fliegerdeckung

- Die zu verladende Truppe steht in Verladepakete gegliedert in der Fliegerdeckung.



1 Transportkommandant (z. B. Füs Kp Kdt)
 2 Transportführer (Motorfahrer-Offizier)

3 Wegweiser
 4 Wagenchef
 5 Verladepaket



- Alle zwei Minuten kommt ein Fahrzeugpaket an. Die beiden Lastwagen werden beladen und fahren sofort weg, was bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h einen Abstand von 1000 m von Paket zu Paket ergibt.
- Diese Verladeart setzt bei der Truppe Gewandtheit im Verladen voraus, sonst kann der Zeitplan nicht eingehalten werden.
- Sie ist nur anwendbar, wenn:
 - a) wenig Material vorhanden ist,
 - b) der zu verladende Verband klein ist (z. B. Füs Kp).
- Die Verladezeit kann nicht beliebig erhöht werden, weil sonst die Fahrzeugabstände zu gross werden.

Verlad in einer Ortschaft

- Wenn die Motorfahrer den detaillierten Standort der zu verladenden Truppe kennen, fahren sie einzeln dorthin und beginnen mit dem Verlad.
- Wenn die Motorfahrer den Truppenstandort nicht kennen, stellen sie die Fahrzeugpakete in Fliegerdeckung ab, suchen die Truppe auf und führen sie zu den Fahrzeugpaketen.
- Wenn die ganze Kolonne beladen ist, werden die Fahrzeuge abgerufen.

Entladetechnik

- Bei Tag muss in Fliegerdeckung (Wald oder Ortschaft) ausgeladen werden.
- Für das Entladen wird eine Strassenschleife gesucht, damit die Motorfahrzeuge später ohne komplizierte Wendemanöver wegfahren können. Wenn sie deshalb einen Umweg von mehreren Kilometern machen müssen, spielt das keine Rolle.
- Ausgestiegen wird erst auf Befehl des Transportkommandanten.
- Fahrer und Beifahrer öffnen die Ladebrücke.
- Der erste Mann nimmt Aufstellung hinter der Ladebrücke (Rücken zum Fahrzeug). Die übrigen Leute stützen sich beim Abspringen auf seine Schulter ab.
- Vorsichtig absteigen, nicht überhasten. Nach der langen und unbequemen Fahrt sind die Glieder steif, und es treten gerne Fussverstauchungen auf.
- Sofort die Fahrbahn verlassen.

Feindberührung unterwegs

- Beim Auftauchen von Panzern fährt das Fahrzeug in die nächste Deckung abseits der Strasse. Deckungsbezug immer nur vorwärts. So gewinnt man Zeit. Die Fahrzeuge werden erst gewendet, wenn die Gelegenheit hierzu günstig ist.
- Die Mannschaft sitzt auf Befehl des Wagenchefs ab.
- Raketenrohre und Sturmgewehre mit Gewehr-Hohl-Panzergranaten eröffnen das Feuer, sobald die Panzer in ihren Schussbereich einrollen.



Bild aus dem Krieg: Lastwagenkolonne mit aufgesessener italienischer Infanterie. Beachte: 20-mm-Flab-Kanone auf der Ladebrücke des hintersten Lastwagens.

Märsche

Marschformationen

Marschformation A «Schlangemarsch»

- Zug in Einkerolonne
- Abstand von Zug zu Zug 50 m, von Kp zu Kp 200 m
- Mg und Mw folgen auf ihren Haflingern sprungweise nach

- Anwendung:
- Marsch in mondloser Nacht
 - Marsch am Tag auf Nebenwegen mit guter Fliegerdeckung
 - Marsch am Tag im Gebirge am Schattenhang

Marschformation B «Geöffneter Schlangemarsch»

- Gruppe in Einkerolonne
- Abstand von Gruppe zu Gruppe 20 m, von Zug zu Zug 20 m, von Kp zu Kp 200 m
- Mg und Mw folgen auf ihren Haflingern sprungweise nach

- Anwendung:
- Marsch in Mondnacht
 - Marsch am Tag im Gebirge am Sonnenhang

Marschformation C «Flächenmarsch»

- Zug in Schützenkolonne (kein Abstand von Gruppe zu Gruppe)
- Die Züge nebeneinander, unter Ausnutzung natürlicher Grenzlinien (z. B. Wiese/Acker, Bachlauf usw.)
- Mg und Mw folgen auf ihren Haflingern sprungweise nach

- Anwendung:
- Marsch bei Tag in extrem offenem Gelände ohne Bodenbedeckung

— Beim Flächenmarsch wird die Marschkolonne in die Breite zerlegt, um die Wirkung von Fliegerangriffen herabzumindern. Steht das hierzu notwendige Wegnetz nicht zur Verfügung, muss mit Teilen querfeldein marschiert werden. Die daraus resultierende grössere Marschanstrengung muss von der Truppe ertragen werden.

Marschbefehl

Wir können folgende Befehlsarten unterscheiden:

- Vorbefehl;
- einfacher oder detaillierter Marschbefehl.

Vorbefehl:

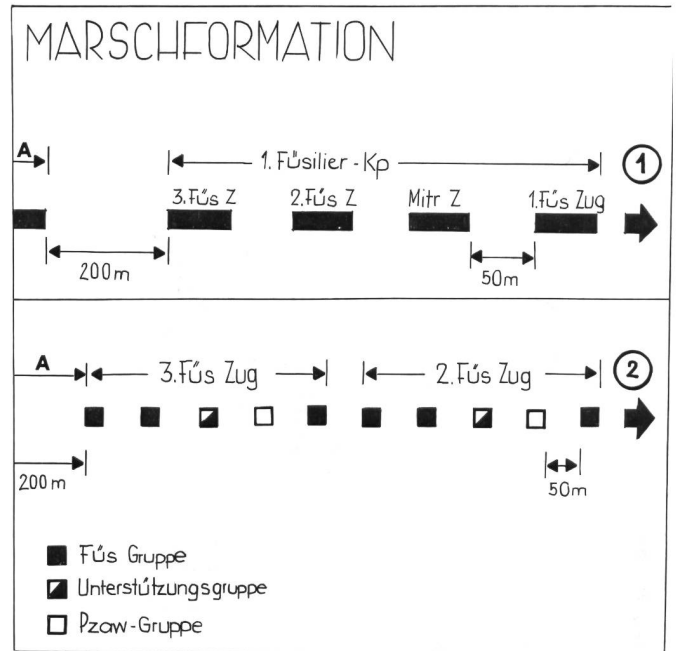
«... Kompanie (Bataillon) marschbereit machen — Marschrichtung Thun — Abmarsch in 30 Minuten!»

Einfacher Marschbefehl:

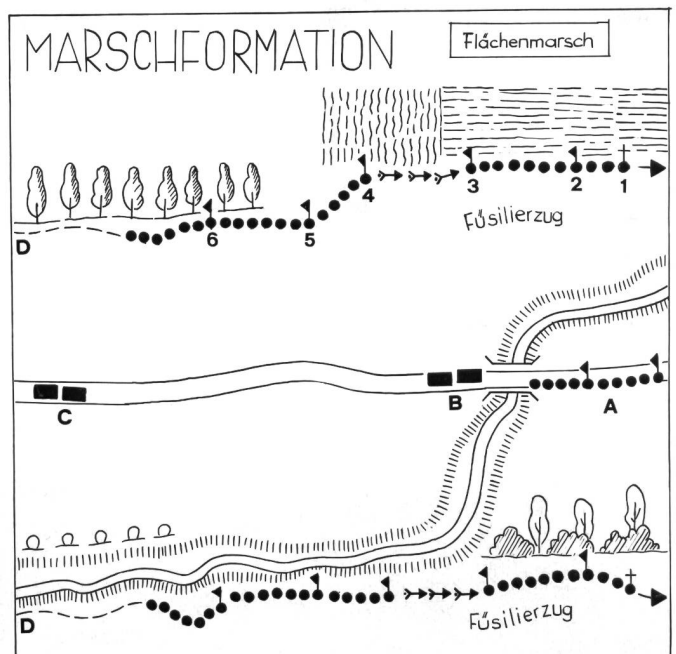
- Marschziel: ...
- Marschroute: ...
- Marschformation: ...
- Marschreihenfolge: ...

Detaillierter Marschbefehl:

- Feind: ...
- Eigene Truppen: ...
 - Auftrag des übergeordneten Verbandes: ...
 - Auftrag des eigenen Verbandes: ...
- Marschbereitschaft erstellen bis: ...
- Marschroute: ...
- Marschformation: ...
- Marschreihenfolge: ...



- Schlangemarsch
 - Geöffneter Schlangemarsch
- A Zur nächsten Kompanie



- Zugstruppe
 1. Füsiliergruppe
 - Panzerabwehrgruppe
 - Unterstützungsgruppe
 2. Füsiliergruppe
 3. Füsiliergruppe
- A Mitrailleuzug
B 1. Fahrzeugpaket
C 2. Fahrzeugpaket
D Verschiebung entlang natürlicher Geländelinien

7. Besonderes: . . .
- Wegerkundung / Wegmarkierung;
 - Aufklärung, Sicherung, vorsorglich vor Marschbeginn zu besetzende Punkte;
 - Motorfahrzeugstaffel oder Train (Pferdekarren, Saumtiere);
 - Ablaufpunkt;
 - Standort des Führers / Meldeachse / Meldesammelstelle.

Marschtüchtigkeit

Diese ist abhängig von:

- der soldatischen Haltung (Marschdisziplin);
- der körperlichen Leistungsfähigkeit bzw. des Trainingszustandes;
- der Vorsorge des Chefs vor dem Marsch:
 - Gewährung von Ruhe;
 - zweckmässige Fusspflege;
 - geschickte Auswahl der Marschrouten (Schatten, Nebenwege, Strassen ohne Hartbelag);
 - Transportmöglichkeit des Gepäcks;
- der Fürsorge des Chefs während des Marsches:
 - rechtzeitige Tenüerleichterung;
 - vernünftiges Tempo.

Marschtempo

- Die Truppe legt mit dem *Rucksack* in 50 Minuten 4 km zurück. Anschliessend ist eine Rast von 10 Minuten einzuschalten.
- Die Truppe legt mit *Gefechtpackung* in 50 Minuten 4,8 km zurück. Anschliessend ist eine Rast von 10 Minuten einzuschalten.
- Wenn in kürzerer Zeit eine grössere Strecke als 4,8 km zurückgelegt werden soll, ist das nicht durch Steigerung des Marschtempo, sondern durch Ausfallenlassen des Stundenhaltes zu erreichen. Diese Massnahme setzt aber die Leistungsfähigkeit der Truppe unverhältnismässig rasch herab. Sie ist nur in wirklich dringenden Fällen anzuordnen.
- Im Flächenmarsch legt die Truppe pro Stunde 2—3 km zurück.
- Das Tempo wird nach der Uhr kontrolliert:
 - 100 Schritte pro Minute = 4 km in 50 Minuten;
 - 120 Schritte pro Minute = 4,8 km in 50 Minuten.
 Das Tempo ist nicht nur an der Spitze, sondern gelegentlich auch am Schluss der Kolonne zu kontrollieren, da dort oft rascher marschiert werden muss.
- Die kleinen Leute werden an die Spitze der Kolonne genommen (kurze Beine, Marschtempo).

Marscherleichterungen

- Marscherleichterungen müssen grosszügig und vor dem Abmarsch befohlen werden, sonst nützen sie nichts.
- Pullover und Unterleibchen müssen immer — auch im Winter — ausgezogen werden. (Nicht nur befehlen, sondern auch kontrollieren.)
- Zehn Minuten nach Marschbeginn ist kurz anzuhalten, damit jeder eventuelle Mängel beheben kann, z.B. Verstellen der Riemen am Rucksack, Glätten von Falten in den Socken, anderes Binden der Schuhe usw.
- Auf langen Märschen sind die zum Kampfanzug gehörenden Gamaschen nicht zu tragen (Vermeiden von Sehnenscheidenentzündungen).
- Durch Tenüerleichterungen können Hitzschläge am ehesten vermieden werden.
- Bei starker Sonnenbestrahlung muss die Mütze aufbehalten werden (Gefahr von Sonnenstichen).

Marschtechnik

- Die Infanterie benützt mit Vorteil Nebenwege. Diese beanspruchen die Truppe physisch viel weniger als Strassen mit Hartbelag. Ferner bieten sie meist mehr Fliegerdeckung.
- Nebenwege müssen immer erkundet und markiert werden.
- Grundsätzlich wird auf der rechten Strassenseite marschiert. Die linke Seite bleibt für den Motorfahrzeugverkehr frei. Offiziere und Unteroffiziere marschieren ebenfalls rechts.

- Nur in Ausnahmefällen, wenn die linke Strassenseite über längere Strecken bessere Fliegerdeckung bietet, darf links marschiert werden.

*

- Wenn die Kolonnenspitze eine Steigung erreicht, hat sie die Tendenz, das Tempo zu verlangsamen. Das ist falsch! Durch die plötzliche Tempoverringerung entstehen Stockungen, und die hinteren Leute müssen stehenbleiben. *Die Spitze muss zu Beginn der Steigung das Tempo beibehalten. Erst wenn ein Drittel der Kolonne im Anstieg begriffen ist, darf langsamer marschiert werden.*

- Wenn die Spitze der Kolonne die Steigung überwunden hat und flaches Terrain erreicht, hat sie die Tendenz, das Tempo zu vergrössern. Diejenigen Teile, die noch im Anstieg sind, kommen nicht mehr nach, und die Kolonne fällt auseinander. *Die Spitze muss so lange das bisherige Tempo beibehalten, bis alle Leute den Anstieg hinter sich haben.*

- Wenn die Spitze den Abstieg erreicht, hat sie die Tendenz, das Tempo zu beschleunigen. Die noch geradeaus marschierenden Leute müssen entweder Laufschrift machen oder kommen nicht mehr nach. Die Kolonne wird auseinandergerissen. *Die Spitze muss beim Erreichen des Abstieges das Tempo so lange mässigen, bis die ganze Kolonne im Abhang steht.*

- Wenn der Zusammenhang in der Marschkolonne abreisst, schliessen die zurückgebliebenen Teile nicht im Laufschrift auf, sondern geben die Meldung «Nicht aufgeschlossen!» durch. Die Spitze hat das Tempo so lange zu mässigen, bis von hinten die Meldung «Aufgeschlossen!» eintrifft.

*

- Jeder Soldat muss dazu erzogen sein, einfache Massnahmen seines Vordermannes, wie z. B. Wechsel der Gewehrtrageart, Aufsetzen des Helmes usw., auch ohne Befehl einfach nachzuahmen.

- Für das Durchgeben von Befehlen und Meldungen gibt es zwei Möglichkeiten:

- Lärm spielt keine Rolle: Der Befehl wird von Unteroffizier zu Unteroffizier durchgerufen.
- Es kommt auf Lautlosigkeit an: An der Spitze bleibt ein Mann stehen und lässt die Truppe an sich vorbeimarschieren. Er teilt jedem Offizier und Unteroffizier den Befehl flüsternd mit und gliedert sich am Ende der Kolonne ein. Beim nächsten Halt geht er wieder nach vorne an seinen Platz zurück.

*

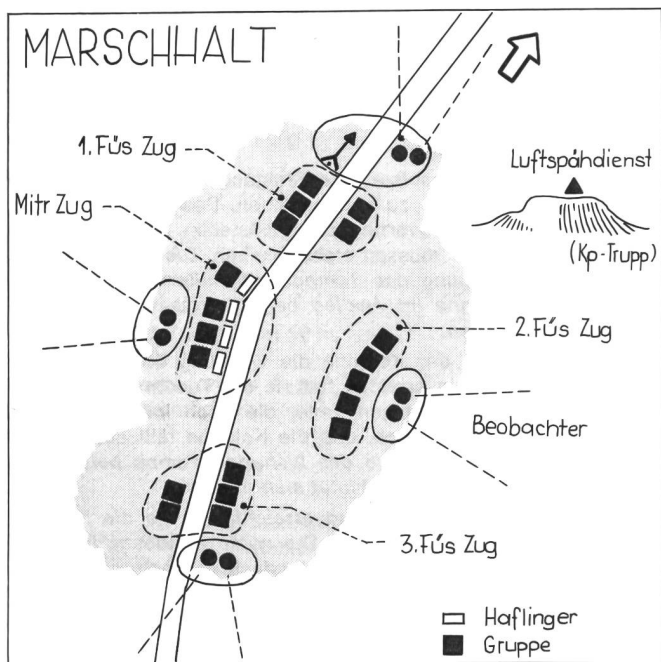
- Es ist verboten, ohne Befehl die Gewehrtrageart zu ändern, nicht im Schritt zu marschieren, in der Kolonne zu rauchen, zu sprechen und zu singen.

- Es gibt folgende Erleichterungen:

- | | |
|---|-----------------|
| 1. Sprechen gestattet | } «Freimarsch!» |
| 2. Rauchen gestattet | |
| 3. Singen gestattet | |
| 4. «Ohne Tritt, marsch!» (wobei aber die Marschordnung eingehalten werden muss). | |
| 5. Gewehrtrageart frei. «Gewehr quer über den Rucksack» ist hiervon ausgenommen. Diese Waffentragart muss wegen Gefährdung des Verkehrs immer speziell befohlen werden. | |

- Stelle dich öfters an den Strassenrand und lasse die Truppe an dir vorbeimarschieren. Verlange, dass dir die Leute hierbei in die Augen schauen. Diese Massnahme hat für die Aufrechterhaltung der Marschdisziplin grosse Bedeutung. Bei dieser Gelegenheit erkennst du ferner, wer in nächster Zeit ausfallen könnte.

- Dass du als Chef eine leichtere Packung trägst, ist nicht eine Belohnung für längere Dienstzeit oder höheren Grad. Es ist lediglich eine technische Massnahme, die dir erlaubt, die Marschkolonne unermüdlich zu umkreisen, die Marschdisziplin aufrechtzuerhalten und alle erforderlichen Massnahmen rechtzeitig zu treffen. Sie ist somit nicht Privileg, sondern Verpflichtung.



Marschhalte

- Im Normalfall 50 Minuten marschieren und 10 Minuten rasten. Nach 3—4 Stunden einen längeren Verpflegungshalt von 1 bis 1½ Stunden einschalten.
- Im Winter langsam marschieren, damit die Leute nicht ins Schwitzen kommen. Dafür die Stundenhalte ausfallen lassen und nur 1—2 Minuten anhalten (Möglichkeit zum Austreten). Nach 3—4 Stunden einen längeren Halt einschalten. Wenn möglich unter Dach, zumindest aber im Windschatten ruhen.
- Im Gebirge bei guter Witterung und gutem Weg die normalen Stundenhalte durchführen. Bei schlechten Wegverhältnissen oder schlechter Witterung (Sturm, Schneefall usw.) nur kurze Schnaufhalte von einigen Minuten gewähren, dafür aber öfters.
- Während des Marschhaltes die Strasse freigeben.
- Marschhalte müssen in Fliegerdeckungen verlegt werden — selbst dann, wenn die Rast dadurch nicht genau nach 50 Minuten erfolgen kann.
Wo in nützlicher Distanz keine Fliegerdeckung vorhanden ist, muss sich die Truppe im Gelände zerstreuen (10 m von Mann zu Mann).
- Sicherung im Marschhalt: Die momentane Aufgabe besteht im «Ausruhen» und nicht im «Sichern». Sicherungen sind daher Geschäftskosten und müssen so niedrig wie möglich gehalten werden. Der Spitzenzug bringt ein Raketenrohr und einen Sturmgewehrtrupp an der Strasse in Stellung. Die übrigen Züge sichern lediglich durch Beobachter je nach ihrer Lage nach rechts, links oder hinten. Der Kompanietrupp übernimmt den Luftspähdienst. Luftspäher tragen Mütze und sind mit Sonnenbrille und Feldstecher ausgerüstet.
- Während des Marschhaltes setzen sich Zugführer, Kompaniekommandant und Arzt mit den Marschkranken auseinander. Durch rechtzeitiges Anordnen von Gepäck erleichterungen können die meisten Ausfälle vermieden werden.

Verhalten bei Flieger- und Panzerangriffen

Fliegerangriff

- Der Zuruf «Achtung, Flieger!» gilt immer nur dem Führer. Dieser entscheidet, ob weitermarschiert oder Fliegerdeckung aufgesucht wird.
- Genügendes Zerstreuen im Gelände (10—15 m von Mann zu Mann) ist oft besser als Zusammendrängen in illusorischen Fliegerdeckungen.
- Liege ab und verhalte dich völlig ruhig. Wer sich im Schatten oder auf natürlichen Grenzlinien (z. B. Acker/Wiese) befindet und auffällige Bewegungen vermeidet, wird kaum erkannt.

- Auf Flugzeuge, die im Tiefflug angreifen, wird mit allen Waffen (inkl. Sturmgewehr) geschossen.

Panzerangriff

- Wenn die Panzerwarnung funktioniert, hast du die erste Runde gewonnen.
- Wenn man nicht in panzersicheres Gelände ausweichen kann, gehen Pak und Raketenrohre in die erstbeste Feuerstellung und nehmen den Kampf auf. Alle übrigen Leute gehen in Deckung. Fahrzeuge verlassen die Strasse.
- Wo keine Löcher und Gräben vorhanden sind, genügen oft schon Deckung gegen Sicht oder absolute Bewegungslosigkeit, da das Erkennen von kleinen Einzelzielen aus dem fahrenden Panzer schwierig ist.
- Wenn der Panzer direkt auf dich zufährt, so versuche dich im letzten Augenblick durch einen Sprung seitwärts vor dem Überfahrenwerden zu retten. Auf keinen Fall darfst du dich durch sinnloses Davonrennen dem Panzer zu entziehen suchen. Du wirst sonst in der Bewegung erkannt und abgeschossen oder eingeholt und überfahren.
- Nahe vorbeifliegende Panzer bekämpfst du ohne Befehl mit den Gewehr-Hohlpanzergranaten.

Gesundheitspflege vor, während und nach grossen Märschen

Vor dem Marsch

- Einige Tage vor dem Marsch die Füße regelmässig mit kaltem Wasser waschen.
- Am Abend vor dem Marsch keinen Alkohol trinken.
- Keine frischen Socken tragen. Diese fördern Blasenbildung. Ein bis zwei Tage benützte (angetragene) Socken sind am geeignetsten.
- Keine stark geflickten oder zu dünnen Socken tragen. Sie fördern Blasenbildung.
- Bei starken Schweißfüßen Streupulver (z. B. Arfol usw.) in die Socken streuen.
- Keine stark geflickten Unterhosen tragen. Diese fördern das Wundscheuern der Schenkel und des Gesässes.
- Vor dem Marsch genügend frühstücken.
- Vor Marschbeginn austreten.
- Nicht zu früh besammeln, da Herumstehen ermüdet.

Während des Marsches

- Möglichst wenig rauchen.
- Keinen Alkohol trinken. Bestes Marschgetränk ist Tee. Mit dem Inhalt der Feldflasche sparsam umgehen. An Brunnen wenig Wasser trinken. Nur den ausgetrockneten Mund spülen.
- Wenn sich Druckstellen an den Füßen bemerkbar machen, sind diese beim nächsten Marschhalt zu beseitigen. Heftpflaster auflegen.
- Bei Rast nicht auf kalten oder feuchten Boden absitzen. Auch Steinmauern meiden. Beide fördern den sogenannten «Wolf» (Marschkrankheit).
- Bei Rast die Füße hochlagern, z. B. an Strassenböschungen. Reguliert die Blutzirkulation.
- Marschpausen grundsätzlich zum Austreten benützen.

Nach dem Marsch

- Nicht sofort kaltes Wasser trinken.
- Vor Luftzug hüten. Im Kantonement Fenster schliessen.
- Nach etwa einer Stunde ist der Körper abgekühlt. Nun kann man sich waschen oder duschen. Trockenes Hemd und frische Socken anziehen.

Verhalten bei Sonnenstich

- Wenn der unbedeckte Kopf lange Zeit intensiver Sonnenbestrahlung ausgesetzt ist, können Schädigungen der Hirnhäute und des Hirns entstehen. Eventuell tritt Bewusstlosigkeit ein.
- Hilfeleistung bei eingetretenem Sonnenstich:
 - In den Schatten bringen.
 - Kleider öffnen. Kopf leicht hochlagern. Kopf behutsam mit Wasser besprengen.
 - Wenn der Patient nicht bewusstlos ist, kaltes Wasser, schwarzen Kaffee oder Tee zu trinken geben.
 - Notfalls künstliche Atmung durchführen.
 - Den Arzt rufen.

Gefechtstechnik und Kriegsbeispiele ergeben die Themen für die vielbeachteten Sonderausgaben «Aus der Praxis — für die Praxis» unseres Mitarbeiters Major H. v. Dach.

Sichern Sie sich die nächsten Sonderausgaben mit den aktuellen Beiträgen «Abwehr» (erster Teil 5/74 und zweiter Teil 9/74) und «Verteidigung eines Gewässers» (2/75).

Verhalten bei Hitzschlag

- Erhitzt sich der Körper, ohne dass er genügend Hitze abgeben kann, tritt eine Wärmestauung auf. Häufigste Situation für einen Hitzschlag: Marschkolonne bei schwüler Hitze.
- Anzeichen für einen bevorstehenden Hitzschlag bei einem Kameraden: stark gerötetes Gesicht, Unlust zur Unterhaltung, traumhaft mechanisches Gehen.
Du musst eventuelle Beobachtungen sofort dem Zugführer melden. Durch rasches Handeln kann dem gefährdeten Kameraden geholfen werden. Mittel: Traglast abnehmen, Rock ausziehen, Gesicht und Arme nassen, mässig zu trinken geben.
- Anzeichen für einen bevorstehenden Hitzschlag bei sich selber: trockene Zunge, Brustbeklemmung, starkes Herzklopfen, Atembeschleunigung. Hilfe: wie oben.
- Massnahmen bei eingetretenem Hitzschlag:
Kennzeichen: mehr oder weniger tiefe Bewusstlosigkeit; trockene, heisse Haut; stark gerötetes oder aber tief blasses Gesicht; mühsame Atmung; eventuell Bild des Scheintodes.
Hilfen:
 - a) In den Schatten legen. Notfalls künstlich Schatten schaffen durch Aufspannen eines Zelttuches.
 - b) Bekleidungsstücke, welche Hals, Brust und Unterleib beengen, lockern oder ganz entfernen.
 - c) Bei roter Gesichtsfarbe den Kopf hoch lagern. Bei blasser Gesichtsfarbe den Kopf flach lagern.
 - d) Luft zufächeln (z. B. durch Schwenken eines Zelttuches).
 - e) Nötigenfalls künstliche Beatmung durchführen.
 - f) Wenn der Patient nicht bewusstlos ist und schlucken kann, ein kühles, nicht kohlesäurehaltiges Getränk einflössen.
 - g) Den Arzt rufen.

Bild aus dem Krieg: Deutsche Infanterie auf dem Marsch.





Bild aus dem Krieg: Deutsche Mg-Gruppe auf dem Marsch. Jede Improvisation, welche die Kräfte des Mannes schont, ist willkommen. Im Bild hat die Gruppe das Mg und die Gurtenkistchen auf einen requirierten Zweiradanhänger verladen.

Bild aus dem Krieg: Englische Infanterie auf dem Marsch. Beachte die Marschpackung der Soldaten:

- 1 Stofftornister.
- 2 Feldflasche (Inhalt 2 Liter).
- 3 Infanteriegewehr, Typ Lee Enfield. Kaliber: 7,7 mm; Vo: 570 m/Sekunde; Gewicht: 4 kg; Länge: 112 cm; Magazin mit 5 Patronen.
- 4 Der Mann trägt ein PIAT-Wurfgerät (PIAT = Projector Inf. Anti-Tank). Es handelt sich um eine Panzernahbekämpfungswaffe, welche Hohlladungsgeschosse von 1,3 kg Gewicht verschießt. Kaliber: 5 cm; Schussweite: 50 m; Panzerdurchschlagsleistung: 10 cm.



Eisenbahntransporte

Allgemeines

- Der den Transport anordnende höhere Kommandant, z. B. Rgt Kdt, Div Kdt usw., bestimmt:
 - den Verlade- und Ausladeraum,
 - die zur Verfügung stehende Bahnlinie,
 - den Flab-Schutz.
- Der Kommandant der zu transportierenden Truppe, z. B. Füs Bat Kdt usw., ist Transportkommandant.

Organisatorische Begriffe

Wir unterscheiden:

- Transportkommandant,
- Verladeoffiziere,
- Verladetrupps,
- Wagenchefs,
- Pferdebegleiter,
- Verladepakete,
- Verladebefehl und Entladebefehl.

Der Transportkommandant:

- bestimmt zwei Verladeoffiziere;
- nimmt mit den Eisenbahnorganen Fühlung auf;
- befiehlt die Erkundung des Ein- und des Ausladebahnhofes durch die Verladeoffiziere;
- erstellt den Verlade- und den Entladebefehl aufgrund der Erkundungsergebnisse der Verladeoffiziere;
- organisiert die taktische Sicherung von Verlad, Fahrt und Auslad;
- meldet dem Bahnhofvorstand den beendeten Verlad (Auslad).

Die Verladeoffiziere

- Der Verladeoffizier Nr. 1 ist für den Verlad der Mannschaft verantwortlich.
- Der Verladeoffizier Nr. 2 ist für den Verlad des Materials, der Motorfahrzeuge und der Pferde verantwortlich.
- Die Verladeoffiziere erkunden auf der *Verladestation*:
 - Anmarschwege,
 - Bereitstellungsräume,
 - Verladeeinrichtungen (Rampen, Perrons).
- Sie erkundigen sich beim Bahnhofvorstand nach Zahl und Grösse der Eisenbahnwagen.
- Sie besprechen mit dem Bahnhofvorstand den Verlad.
- Sie erkunden auf der *Ausladestation*:
 - Ausladeeinrichtungen (Rampen, Perron),
 - Wegmarschrouten.
- Sie teilen die Verladepakete ein.

Truppe	Verladezeit	Entladezeit
Mannschaft	15 Minuten	10 Minuten
Pferde und wenige Fahrzeuge	60 Minuten	30 Minuten
Viele Fahrzeuge	90 Minuten	60 Minuten

Die Verladetrupps

- Normalerweise wird pro Güterwagen ein Verladetrupp bestimmt. Stärke: 1 Uof und 6 Mann.
- Ausnahmsweise muss ein Verladetrupp mehrere Güterwagen beladen. Das verlängert aber die Verladezeit beträchtlich.

Die Wagenchefs

- Für jeden Personenwagen wird ein Wagenchef bestimmt.
- Dieser steigt vorerst allein ein und kontrolliert den Wagen auf Schäden. Das Kontrollergebnis meldet er dem Verladeoffizier.
- Nach dem Auslad bleibt der Wagenchef zurück und kontrolliert seinen Wagen auf eventuelle Schäden sowie auf liegengelassenes Material. Das Kontrollergebnis meldet er dem Verladeoffizier.

Pferdebegleiter

- Für jeden Güterwagen, der mit Pferden beladen wird, sind zwei Pferdehalter einzuteilen.

Verladepakete

- Die Verladepakete werden dem Fassungsvermögen der einzelnen Wagen entsprechend gebildet.
- Maschinengewehre (ohne Lafette) und Raketenrohre bleiben auf dem Mann.

Der Verladebefehl

regelt folgende Punkte:

- Anmarschwege,
- Bereitstellungsplätze (Waldstücke, Häusergruppen, mindestens 1 km vom Bahnhofareal entfernt),
- Zuteilung der Wagen,
- Reihenfolge des Verlades.

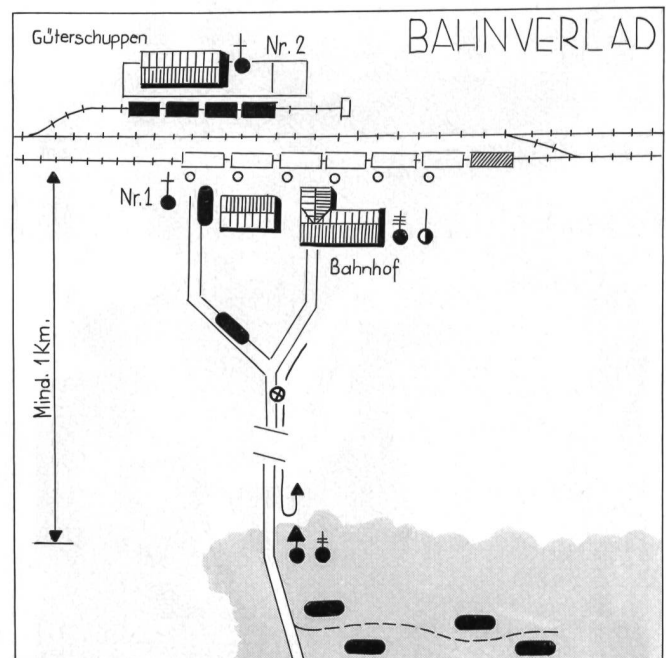
Der Entladebefehl

regelt folgende Punkte:

- Reihenfolge des Auslades,
- Abmarschwege,
- eventuelle Warte- und Sammelräume (mindestens 1 km vom Bahnhofareal entfernt).

Verladetechnik

- Das Bahnhofareal und seine nähere Umgebung sind bei Tag und Nacht stark fliegergefährdet. Sie sind deshalb so spät wie möglich zu betreten.
- Die Bereitstellung erfolgt ausserhalb des Bahnhofareals in Fliegerdeckung. Mindestentfernung: 1 km.
- Fliegerbeobachtung organisieren.
- Den Zeitpunkt des Verlades in der Deckung abwarten.
- Das Bahnhofareal mit den vordersten Elementen erst betreten, wenn wirklich mit dem Verlad begonnen werden kann.
- Jeweils nur soviel Mannschaft, Fahrzeuge und Pferde aus der Deckung herausnehmen, als gleichzeitig verladen werden können. Dadurch werden Stockungen und Massierungen vermieden.
- Reihenfolge in der Bereitstellung:
 - Karren und Pferde;
 - Geschütze und Motorfahrzeuge;
 - Mannschaft.



- Transportkdt (z. B. Bat Kdt)
- Stellvertreter des Trsp Kdt
- Verladeoffizier
- Verbindungsmann (Fahrrad)
- Abrufposten
- Bahnhofvorstand
- Wagenchef
- Verladepaket

- Verladetrupps, Pferdebegleiter, Wagenchefs usw. sind im Bereitstellungsraum einzuteilen und über ihre Aufgabe zu orientieren.
- Verladepakete werden im Bereitstellungsraum zusammengestellt.
- Auf ein Signal hin begeben sich die Wagenchefs zu den Wagen und öffnen die Türen und Fenster. Letzteres soll verhindern, dass beim Einsteigen mit den Waffenläufen die Scheiben zerschlagen werden.
- Auf ein weiteres Signal hin folgt das Gros der Truppe.
- Der Mann behält beim Einsteigen den Rucksack am Rücken. Der eine Tragriemen ist ausgehängt. Die Waffe wird in der Hand getragen.
- Lasse nicht das ganze Verladepaket auf einmal in den Wagen strömen. Schalte jeweils nach zehn Minuten eine Pause von einer Minute ein. So können sich die bereits Eingestiegenen im Wageninnern arrangieren. Ordnung und Verladetempo werden dadurch gesteigert.
- Die Rucksäcke werden im Gepäcknetz deponiert. Die Waffe wird beim Sitzen zwischen den Knien gehalten.
- Der Mittelgang im Wageninnern bleibt für die Zirkulation frei.
- Der Wagenchef steht an der Türe, so dass er sowohl das Wageninnere als auch die wartende Truppe vor dem Wagen überblicken kann.
- Der Wagen wird von hinten nach vorne aufgefüllt.
- Verladetrupps, Motorfahrer und Trainsoldaten belegen diejenigen Personenwagen, die sich in der Nähe der Güterwagen befinden.
- Auf offenen Materialwagen dürfen sich während der Fahrt keine Mannschaften aufhalten.
- Motorfahrzeugverlad: Kleinsten Gang einschalten, Handbremse anziehen, Räder durch Keile sichern, Verdeck schliessen, Blachen festbinden.
- Karrenverlad: Wagendeichsel entfernen und unter den Karren legen, Räder verkeilen, Handbremse anziehen, Blache festbinden.

Entladetechnik

Auslad auf einem Bahnhof

- 15 Minuten vor der Ankunft macht sich die Truppe zum Aussteigen bereit.
- Der Wagenchef stellt sich an die Türe.
- Die Rucksäcke werden von den ersten zehn Mann angehängt. Der Rest bleibt sitzen, damit kein Gedränge entsteht.
- Der Zug hält. Die ersten zehn Mann steigen aus und stellen sich auf dem Bahnsteig in Zweierkolonne auf. Der Wagenchef steht an der Türe, so dass er sowohl das Wageninnere als auch die bereits Ausgestiegenen zu überblicken vermag.
- Die ausgestiegene Mannschaft verlässt sofort das Bahnhofareal. Nur die Entladetrupps bleiben beim Zug zurück.
- Grundsätzlich laden die gleichen Leute aus, welche eingeladen haben.

Auslad auf offener Strecke

- Es kann vorkommen, dass du infolge unvorhergesehener Ereignisse auf offener Strecke ausladen musst (Geleise, Brücke, Bahnhof zerstört usw.).
- Benachrichtige die beiden nächstgelegenen Bahnstationen.
- Wähle als Ausladeort eine Stelle, wo die Bahngeleise in einem Einschnitt liegen. Hier können später am einfachsten behelfsmässige Rampen eingebaut werden.
- Sichere den Ausladerraum.
- Der Auslad der Truppe, der Karren und des tragbaren Materials bereitet keine besonderen Schwierigkeiten. Geschütze, Motorfahrzeuge und Pferde dagegen können nur mit Hilfe von Kranen und behelfsmässigen Rampen entladen werden. Hierzu müssen technische Truppen beigezogen werden (Sappeure, Eisenbahn-Det usw.).



3

1

2

2

1

Bild aus dem Krieg: Durch Flieger zerstörter Eisenbahnzug.

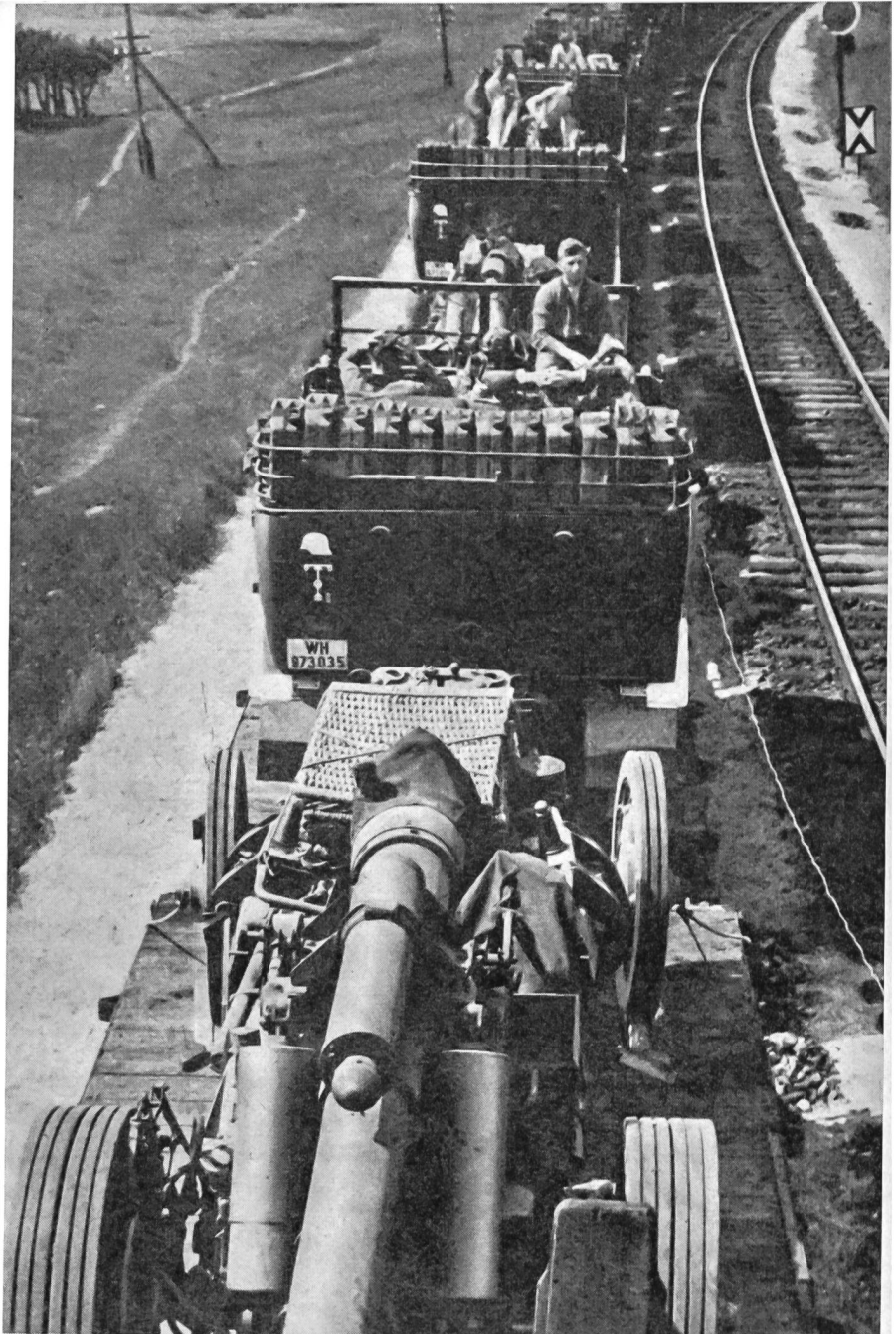
- 1 Durch die Wucht der Explosionen verbogene Schienen.
- 2 Herumliegende Artilleriegranaten. Daraus können wir schliessen, dass der Zug unter anderem auch Munition geladen hatte.
- 3 Die Trümmer der zerstörten und ausgebrannten Eisenbahnwagen.

Bild aus dem Krieg: Deutscher Güterwagen mit aufmontierter 20-mm-Vierlings-Flak.

- Die alliierten Tieffliegerangriffe auf das Verkehrsnetz zwangen die Deutschen in der Endphase des Zweiten Weltkrieges, ihre Eisenbahnzüge mit leichter Flak zu sichern.
- Dieser Flak-Schutz ist nur auf Strecken mit Dampf oder Dieselmotorbetrieb anwendbar, wo keine elektrischen Fahrleitungen das Schussfeld der Geschütze einengen.
- Im Vordergrund: Flak-Kanonier beim Tee- oder Kaffeeessen.
- 1 Gepanzerte Wanne. Steht leicht über das Wagenprofil vor. Schützt nur gegen Mg-Feuer, nicht aber gegen 20-mm-Flugzeugkanonen.
- 2 20-mm-Flak-Geschütz (4 Rohre). Reichweite gegen Luftziele: 2 km; Vo: 930 m/Sekunde; Feuergeschwindigkeit: 4 × 120 Schuss/Minute.

Bild aus dem Krieg: Deutscher Transportzug, mit schwerer Artillerie beladen.

- Im Vordergrund eine 15-cm-Haubitze. Geschützgewicht: 5,4 t; Geschossgewicht: 43,5 kg; Schussweite: 13 km.
- Auf dem folgenden Wagen der zum Geschütz gehörende 8-Tonnen-Raupenschlepper. Halbkettenfahrzeug, 150 PS.
- Die Eisenbahn ist auch heute noch das leistungsfähigste Transportmittel. Allerdings ist sie stark fliegergefährdet.



1

3



2

Bild aus dem Krieg: Von Fliegern bombardierte Eisenbahnstation.

- 1 Aufgerissene Geleise. Eine 500-kg-Sprengbombe erzeugt einen Trichter von 3 m Tiefe und 10 m Durchmesser!
- 2 Ausgebrannter Güterwagen.
- 3 Herabhängende elektrische Fahrleitung.