

drag dette og andre Foredrag, som Redaktionen mener er af Interesse for Medlemmerne.

### Mand og Motor i moderne Krig.

Ved Kaptajn R. Ploug.

Den Artikel skulde egentlig handle om Teknik i den moderne Krig eller den moderne Krigs Teknik, fordi disse Ting nu engang er blevet de afgørende for Krigen i Dag, men Emnet lader sig ikke behandle paa disse Par Sider, og derfor tager vi et Par spredte Bemærkninger om Manden og Motoren hver for sig og Mand og Motor i deres Samarbejde som Manden bag Rattet og Motoren i Vognen eller paa Motocyklen.

Motoriseringen eller Mekaniseringen — Tekniseringen — af Hærene har gjort dem til fortrinlige Kampmaskiner, men tillige gjort dem komplicerede, meget saarbare. Tænk blot paa en Smule Vand i Karburatoren eller en bristet Ledning, og den bedste mest moderne Automobil eller Kampvogn staar paa Stedet.

Nogle vi maaske mene, at Motoriseringen har skabt Begrebet *den moderne Lynkrig* — men dette er absolut forkert — tværtimod har Motoriseringen skabt den lange Krig med de store Pauser med de maaned-, næsten aarlange Forberedelser, men ganske vist med det lynhurtige Udbud og undertiden næsten lige saa lynhurtige Forløb af Operationerne.

Det vil let kunne forstaaes, at i gamle Dage, da en Soldat havde sit Udstyr hos sig i sit Tornyster, var det ulige lettere at »starte« en Hær paa 10.000 Mand — man sagde blot March, og saa gik Hæren — end det er i Dag at sætte en tilsvarende motoriseret Styrke i Gang. Motoriserede Hæres store komplicerede Maskineri og tilsvarende store Saarbarhed kræver langvarig Forberedelse.

En Hær, der er uddannet til Krig i Mitteleuropa, kan ikke uden videre anvendes i det nordlige Europa i en Vinterperiode eller sendes til Afrika. Mange Ting maa udskiftes: Kølervædske, Olie, Bremsevædske, Kølerhjelme, Olie i Vaaben m. m.

Men til Begrebet Motorisering kommer Spørgsmaalet Benzin og Olie, idet disse 2 Faktorer i Realiteten er det, hvorom der kæmpes, og de Ting, der bestemmer Krigens Gang.

Med Hensyn til Benzin ved De allesammen, at som Maalestok for Benzins Godhed anvendes Begrebet Oktantal med 64 til Automobiler, 70, 78 til 88 til Flyvemaskiner, og det er umuligt at anvende Benzin med lavere Oktantal i en Motor, der er bygget til højere, med mindre der udskiftes Karburator, og samtidig nedsættes ganske automatisk Hastigheden i en saadan Grad, at det for en moderne Flyvemaskine kan dreje sig om indtil 100 km pr. Time.

Man kan fabrikere syntetisk Benzin, og det har været angivet, at Tyskland har fabrikeret indtil 10 % af sit Forbrug ad denne Vej. Muligvis er dette rigtigt, men Benzinen vil i saa Fald være saa kostbar, at det vil være en problematisk Løsning.

Hvor meget Benzin bruger et Land som Tyskland om Dagen? En Beregning heraf viser, at Tyskland bruger 50 Millioner l pr. Kampdag, og til Sammenligning kan anføres, at Danmark normalt forbrugte i »de gode gamle Dage« i de bedste Sommermaaneder mellem 20—25 Mill. l pr. Maaned, hvilket altsaa vil sige, at Tyskland pr. Kampdag bruger 2 Maaneders Forbrug for Danmarks Vedkommende.

Allerede i det tysk-russiske Felttog forrige Aar kan man regne med, at Tyskland har brugt 3000.000.000 l Benzin, svarende til Danmarks normale Forbrug i 12 Aar. Paa denne Mængde vilde samtlige Danmarks Motorkøretøjer kunne køre Døgn

rundt med en Gennemsnitshastighed paa 50 km i Timen i mere end 1/2 Aar.

Da Spørgsmaalet Motorordonnans formentlig vil interessere dette Blads Læsere mest, saa skal jeg paa Grundlag af de Beretninger, der foreligger om de tyske KRF (Krafteradfahrer) Præstationer fortælle følgende: KRF svarer nærmest til M/O, men paa Grund af de store motoriserede Styrker var Behovet og Anvendelsen af M/O langt større og langt anderledes end paa regnet hos os. Som jeg allerede tidligere i et Foredrag har nævnt, saa er der allerede i den danske Hær Brug for 2 Slags M/O, nemlig: 1) den egentlige M/O, der udfører den virkelige krævende Motorkørsel, og 2) M/O udtaget af Afdelingens eget Personel og beregnet til indre Anvendelse, og hvortil der ikke stilles saa store Krav. Dette Princip har Tyskland ogsaa haft, idet de har udtaget deres egentlige M/O blandt frivillige SS og SA's Formationer og suppleret dem med Hærens egne, og jeg skal i en senere Artikel gaa ind paa de tyske Uddannelsesbestemmelser for M/O-tjenesten paa Grundlag af de nye Reglementer for 1942.

Den moderne motoriserede Bevægelseskrig har selvsagt stillet store Krav til M/O, og de har da ogsaa præsteret virkelige Bedrifter og fuldt ud vist sig paa Højde med, hvad der kræves af dem, og dette vil jeg vist bedst kunne vise gennem nedenstaaende Uddrag af en Artikel i et tysk Militærtidsskrift.

### Landevejens Helte — Motorordonnansen.

Ikke uden Grund bærer de næsten alle Jernkorset, alle disse Landevejens uforfærdede Helte, der saa at sige er blevet eet med deres Maskine og opretholder Forbindelsen mellem de kæmpende Led.

Indhyllet i den praktiske Gummikappe, med Staalhjelme paa Hovedet og oversmurt

med Snavs og Støv fra Top til Taa danner de den moderne Melderytter, nøjagtig lige saa sammenvokset med deres Motor som tidligere Husaren med sin Hest.

I rasende Tempo farer de om Dagen frem og tilbage langs Kolonnerne. Fremad, tilbage, det er dem ligegyldigt, overalt, hvor Raabet: »Motorordonnans« lyder, er der ogsaa altid en Mand parat. Det er dem ligegyldigt, om man sender dem til de langt fremskudte Fortroppe, som et eller andet Sted i Forterrainet holder Stillinger, eller bagud til Staben.

Men M/O overbringer og udfører ikke alene Befalinger. Er han ledig, bliver han ofte indfanget af en eller anden Løjtnant, der har travlt, og saa gaar Jagten ud i det ukendte.

Alt afhænger af M/O. Det siger sig selv, at ikke alene maa han være en glimrende Kører og dygtig Mekaniker, men han maa ogsaa besidde alle de øvrige Egenskaber, der gør ham til en 1. Klasses Soldat: Lydighed, og paa Grund af hans »Solooptræden« Pligtfølelse i udpræget Grad, Behændighed og Koldblodighed forlanges der af ham. Hurtig Opfattelsesevne er en Hovedbetingelse, og han maa være i Stand til gennem Spørgsmaal paa fremmede Sprog at finde sig til Rette. Han maa besidde en Orienteringssans, der selv i den mørkeste Nat lader ham finde sig til Rette. Kortlæsning, lidt Astronomi, hurtig Opfat-

telse af Troppernes Placering o. s. v. maa altsammen være Ting, der er gaaet ham i Blodet. Af Chefernes Ord maa han straks kunne indprente sig det vigtigste i Bevidstheden for ved Ankomsten til Maalet at kunne udgive det paany. M/O's Opgaver er saaledes mangfoldige. Er det om Dagen svært at finde de vekslende Stabskvarterer og holde Styr paa Troppernes Stilling, saa mangedobles Besværlighederne om Natten. Fremad har han kørt om Dagen, modsat Vej gaar det i Mørke om Natten og tager oftest 3 Gange saa lang Tid. Lastbiler, ødelagte eller mørkelagte, truer M/O, Granathuller og Vejsprængninger tvinger ham til paa Sekundet at bringe Maskinen til Standsning, bortfjernede Vejvisere og Skilte og fejlagtig Oplysning ved Forespørgsel hører med til hans smaa Oplevelser.

Saadan er Livet Døgnet rundt. Søvn i større Stil er ukendt, for de faa Fritimer tilhører Maskinen, indtil den haarde Adjudantstemme atter brøler: Motorordonnans. Men dog glemmer han ikke sine Kammerater. Bagfra bringer han Aviser og andre Nyheder, og medtager derude fra fodsyge Soldater eller Orlovsfolk, for hvem Tiden er kostbar.

Baade Manden og hans Maskine har bestaaet deres Prøve, og begge fortjener et Monument for deres Bedrift, et Monument, der burde hedde:

*Manden og Motorcyklen.*