

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 57=77 (1911)

Heft: 4

Artikel: Gefechtsmässiges Schiessen (Schluss)

Autor: Keller, P.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-29189>

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: 25.11.2024

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

Tempo etwas verminderten, zum Teil aber den Mitkonkurrierenden selbst, die eben sinnlos und ohne Ueberlegung davonstürmten, zugeschrieben. Das sind Auswüchse, die bei uns hoffentlich nicht vorkommen, die aber durch die in unseren meisten schweizerischen Propositionen enthaltenen Bestimmungen über Kondition der Pferde etc. zu verhindern sein sollten.

Ueber diesen Ritt schreibt ein Augenzeuge, Leutnant Stiasny:

„Wo aber gerade die erstprämiierten Pferde sich in einer Form präsentieren, wie es am 25. Oktober zu sehen war, da kann man meiner Meinung nach der Aufgabe nicht mehr die Schuld an den enormen Verlusten beimessen, die Verluste dünken mir an der Durchführung, nicht aber an der Aufgabenstellung gelegen zu sein.“

Was haben wir nun im letzten Jahr in der Schweiz geleistet? Zuerst der Zürcheritt. Herr Major Ziegler hat das große Verdienst, einen Ritt arrangiert zu haben, der erkennen ließ, was in unserm Gelände und mit unserm Pferdmaterial zu leisten sei. Er hat zuerst in der Schweiz diese Art Distanzritte inauguriert. Wenn ja auch nicht mit den Offizieren stehender Armeen Vergleiche gemacht werden dürfen, so ist doch eine Distanz von 25 km vielleicht etwas wohl klein, denn es wurden ja schon Schnitzeljagden mit annähernden Distanzen geritten. Aber nichtsdestoweniger war dieser Versuch über diese Distanz sehr wertvoll und interessant.

Während die Ostschweiz diese Veranstaltung auf das Frühjahr verlegte, bereitete sich die Nord- und Zentralschweiz auf den Herbst vor. Basel gab schon im Sommer seine Propositionen heraus und wählte mehr den österreichischen Typus für seinen Distanzritt. Ohne Ueberhebung darf wohl gesagt werden, daß noch keine Schweizerstadt ihren dritten Distanzritt ansagen konnte. Wie der Zürcheritt, so war auch der Basleritt möglichst ins Terrain verlegt. Es zeigte sich zwar nachträglich, daß einige Mitreitende lieber den weitem Weg auf den Straßen wählten, als daß sie sich in unbekanntes Gelände wagten. Die Propositionen dieses Distanzrittes waren schon in diesem Blatt veröffentlicht und es würde die Leser ermüden, sollten sie nochmals erwähnt werden. Es darf aber mit Befriedigung gesagt werden, daß dieselben im Ganzen Anklang fanden.

Wir haben oben gesehen, daß unsere österreichischen Kameraden für die 50 km $3\frac{1}{2}$ Stunden vorgeschrieben und das „keine Reitleistung“ nennen. Basel hatte vier Stunden normiert und trotzdem war die Teilnehmerzahl eine relativ sehr kleine (20 Meldungen). Es ist das zu bedauern, denn billiger und bequemer, als es den Teilnehmern gemacht wurde, dürfte es kaum möglich sein, die Sache zu inszenieren. Reiseentschädigung, Unterkunft der Pferde in Privatstallungen, für jeden Mitkonkurrierenden, der die zirka 50 km in vier Stunden zurücklegte, Rückerstattung des Nennungsbetrages in Form eines Gobelets und daneben noch ganz hübsche Geld- und Ehrenpreise. Wenn wir einmal unseren österreichischen Kameraden solche Propositionen schicken und sie

zum Mitmachen einladen würden, wir hätten in Basel schon die Kasernenstallungen in Anspruch zu nehmen für die Unterbringung aller Pferde! Leider passierte ja auch in Basel einem Pferde ein Unfall, was aber mehr darauf zurückzuführen ist, daß der betreffende Herr das Pferd eines Kameraden ritt, und dessen Leistungsfähigkeit und Charakter nicht kannte.

Auch der später von Herrn Major Beck arrangierte, allerdings nur für Offiziere seines Regiments und der Guidenkompanie 3 offene Ritt führte über 50 km. Auch dieser Ritt fiel zur Befriedigung aller Teilnehmer aus.

Wollen wir nun für das Jahr 1911 die nötigen Schlüsse ziehen, so kann wohl gesagt werden, daß wir uns in der Schweiz auf dem richtigen Wege befinden. Das einzige, was uns noch fehlt, ist, daß es allen aktiven Kavallerie-Offizieren, aber speziell den jüngern Herren, in Fleisch und Blut übergegangen ist, daß sie an den in ihrer Gegend organisierten Ritten unter allen Umständen teilnehmen und so ihren Soldaten ein gutes Beispiel geben. Wenn die Ritte in der Weise arrangiert werden, wie dies dieses Jahr in Zürich, Bern und Basel geschah, so sollten am Ende eines Jahres jeder Leutnant, sowie er seinen Wiederholungskurs absolviert hat, auch einen solchen Ordonnanzritt hinter sich haben. Es kommt bei diesen Distanzritten doch weniger darauf an, durch eine besondere Leistung einen Rekord aufzustellen oder hohe Geldpreise herauszureiten, sondern vielmehr darauf, durch ein verständiges, keineswegs übertriebenes und vielzeitraubendes Training sich und sein Dienstpferd in guter Kondition zu halten. Hat sich die Gewohnheit einmal eingelebt, an solchen Ritten mit dem guten Dienstpferd, das einer solchen Leistungsprüfung bei einigermaßen vernünftigem Reiten stets gewachsen sein wird und sie, ohne Schaden zu nehmen, ausführen kann, so wird das unser Kavallerie und damit unserer Armee eine große Zahl stets gut berittener, leistungsfähiger Patrouillenführer bringen. Und das ist ja schließlich der Endzweck aller dieser Veranstaltungen. Das wird auch den Veranstaltern stets den Mut geben, die nicht immer leichte Aufgabe der Durchführung solcher nutzbringenden Distanzritte auf sich zu nehmen.

P. S.

Gefechtsmäßiges Schießen.

(Schluß.)

Den Abschluß der Gefechtsschießen bilden diejenigen mit der ganzen Kompanie. Habe ich schon bei den Zugsschießen auf die Sorgfalt hingewiesen, mit der sie vorbereitet werden müssen, so gilt das noch in höherem Maße von diesen letztern. In der Rekrutenschule ist das die einzige Gelegenheit für den angehenden Kompanieführer, sich mit seinen Aufgaben in der Feuerleitung vertraut zu machen. Theoretisch hat er sie ja wohl schon im Kopf, aber manches, was sich dort recht schön ausnimmt, erweist sich als unanwendbar. Diese Erkenntnis, und der Mangel an Zeit, während des Schießens andere Mittel zu suchen und zu erproben, haben zu der

irrigen Ansicht führen können, daß der Kompagnieführer mit der letzten Reserve auch seinen Einfluß auf seine Kompagnie dahin gebe.

Demgemäß sollen auch die Aufgaben für die Kompagnien einfache sein, und nur die am häufigsten vorkommenden Verhältnisse zur Darstellung bringen, so daß der Kompagniekommandant weniger durch das taktische Handeln in Anspruch genommen ist, als durch das feuertechnische. Er muß lernen, trotz des Lärms seinen Zugführern Befehle zukommen zu lassen, selbst wenn das Mittel der Ordnonanzen versagt. Seine Zugführer müssen lernen nach seinen Intentionen zu handeln, die Verbindung mit ihm zu behalten und den Befehlsverkehr möglichst zu erleichtern. Durch schwer sichtbare Ziele und nötigenfalls Eingreifen des Leitenden muß dafür gesorgt werden, daß der Kompagniekommandant die hierfür nötige Zeit erhält, und nicht die Uebung schon zu Ende ist, weil die Züge zu nahe ans Ziel geraten sind, bevor er nur Gelegenheit hatte, seinen Einfluß geltend zu machen. Solche Uebungen erfordern recht viel Zeit, und es wäre deshalb ein Unrecht an der Sache, eine Uebung übers Knie zu brechen, weil an einem Tage mehr als eine Kompagnie auf dem nämlichen Schießplatz schießen soll.

Zwar kommt die Kompagnie erst zum Gefechtschießen, wenn sie schon in ihrer Ausbildung bis zu einem gewissen Grade vorgeschritten ist, aber das Bestreben, trotz der außerordentlich kurzen Zeit, die uns zur eigentlichen Kompagnieausbildung übrig bleibt, sie möglichst vielseitig zu schulen und möglichst beweglich und schmiegsam zu machen, zwingt uns, bei einem Gefechtsmoment nie länger zu verweilen als dringend notwendig ist für das Zusammenarbeiten. So wird von Feuerleitung jeweilen nur das erwähnt, was von Fall zu Fall zur Anwendung kommt, und das ist herzlich wenig. Eine solche Vernachlässigung ist statthaft, weil man die gefechtsmäßigen Schießen zu dem Zweck ausnützen kann, bei welchem alle, die Feuerleitung in der Kompagnie bestimmenden Verhältnisse wirksam gemacht werden können, die sich überhaupt im Frieden zur Darstellung bringen lassen. Diesem Zweck dürfen die Kompagnieschießen nicht dadurch entfremdet werden, daß man ihnen zu wenig Zeit einräumt.

Im Wiederholungskurs sind die Kompagniegefechtsschießen nicht mehr „Lernen“, sondern „Können“. Hier soll also, ähnlich wie bei den Zugschießen, die Aufgabe an das taktische Können des Kompagnieführers ebenso große Anforderungen stellen, wie an das schießtechnische, die Aufgaben dürfen dementsprechend schwieriger gestaltet werden.

Neben viel Zeit brauchen die Kompagnieschießen viel Munition. Es sollte nicht vorkommen, daß eine Uebung muß abgebrochen werden, weil einzelne Züge ausgeschossen sind und damit eine weitere Durchführung zwecklos geworden ist. Es werden naturgemäß selten alle Züge gleich lang im Kampfe stehen, also genügt ein Durchschnitt von 40 Patronen vollauf, aber diese müssen sozusagen bis auf die letzte Patrone verwendet werden können und das

erheischt, daß man von vorneherein mehr Patronen austellt, als man zu verwenden gedenkt.

Ich habe weiter oben für die Vorübungen im Zug eine bessere Dotierung mit Munition als zweckmäßig nachgewiesen. An den Kompagnieschießen läßt sich nach dem eben Gesagten nicht sparen, dagegen ist es, wenigstens bei Zügen von 40 und mehr Gewehren, beim Zugsgefechtsschießen fast unmöglich, 40 Patronen zu verbrauchen, denn meist muß man annehmen, daß der taktische Erfolg oder Mißerfolg schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit eintritt, oder der Zweck der Uebung ist schon mit der Ermittlung des Visiers erreicht.

Die Verteilung der Munition auf die verschiedenen Schießübungen ist überdies auch von Witterung und Schießplatzverhältnissen abhängig und dürfte ganz wohl dem Kompagnieinstruktor überlassen werden, indem das Schießprogramm einfach bestimmen würde, daß von den 100 Patronen, die für Abteilungsschießen zur Verfügung stehen, der grössere Teil für gefechtsmäßige Schießen verwendet werden sollen.

Ich glaube nachgewiesen zu haben, daß die Gefechtsschießen, wenn sie ihrem Zweck genügen sollen, sehr viel Zeit beanspruchen. Es bleibt mir also noch darzulegen, daß wir trotz der kurzen Rekrutenschulen und Wiederholungskursen über die nötige Zeit verfügen, wenn wir nur wollen. Das was ich über die Zeiteinteilung in den Rekrutenschulen sagen werde, gilt sinngemäß auch für die Wiederholungskurse.

Die Vorübungen im Zug brauchen keine besondere Auseinandersetzung, es ist nur vom guten Willen der Kompagnieinstruktoren abhängig, daß jeder für dieselben einen ganzen Tag zur Verfügung hat.

Die gefechtsmäßigen Schießen fallen in die Zeit kurz vor der Kompagnieausbildungsperiode. Diese verlangt möglichst wechselndes Gelände. Man verläßt die Waffenplätze für ein- bis zweitägige Ausmärsche. Wenn man alle diese zusammenfassen würde, und die Kompagnien die letzten zwei Wochen der Rekrutenschule an Orte dislozieren würde, die mehrere Schießplätze in der Nähe hätten, so würde unendlich viel Zeit gewonnen. Glücklicherweise gibt es bei uns Gegenden genug, sei es in den Voralpen, sei es im Jura, wo auch die Sommerschulen ohne Flurschaden schießen können. Jede Kompagnie wäre selbständig in einer Ortschaft inkantonniert. Am ersten Tage würde sie auf dem ihr zunächst gelegenen Schießplatze in aller Ruhe pro Zug eine Gefechtsübung schießen, und die noch bleibende Zeit zum Betrieb desjenigen benützen, was sich bei diesen Uebungen noch mangelhaft und unfertig gezeigt hat. An einem der folgenden Tage würden die Schießplätze gewechselt, so daß kein Zug auf einem Schießplatz mehr wie einmal schießen würde, und doch drei Uebungen geschossen werden könnten, weil eben immer alle drei Kompagnien zur gleichen Zeit schießen würden. So könnten auch die Kompagnieschießen durchgeführt werden und zwischen den einzelnen Uebungen bleibt immer noch Zeit für andere Ausbildung. Ausdrücklich soll mit diesem Vorschlag nicht einer Verlängerung des „großen

Ausmarsches“ das Wort geredet werden, sondern die Kompagnien würden während der ganzen Zeit am gleichen Ort bleiben und für das, was jetzt am Bataillonsausmarsch getrieben wird, wären zwei Tage für den Rückmarsch ganz genügend gerechnet.

Nicht unerwähnt lassen möchte ich, daß durch diese Dislokation Kompagniekommandanten und Zugführer und nicht zuletzt die Unteroffiziere die Schwierigkeiten kennen und überwinden lernen würden, die sich im Wiederholungskurs beim Dienstbetrieb geltend machen.

Diesen gewiß nicht zu unterschätzenden Vorteilen mag als ein kleiner Nachteil eine Mehrausgabe für Kantonnementsbedürfnisse gegenüberstehen. Diese wird nicht sehr groß sein, da nicht jeden Abend die volle Ration Stroh gefaßt werden müßte. Für Bataillonskommandanten wäre es gewiß auch von Vorteil, wenn er so aus eigener Anschauung die Anforderung an Oertlichkeiten, Zeit usw. kennen lernte, die gründlich durchgeführte Gefechtsschießen verlangen. Denn das ist etwas, was nur praktisch gelernt werden kann. Die taktischen Kurse können wohl die Beurteilung der Schießplätze lehren, die Zeit aber schätzen lehrt nur die Praxis.

Ich bin zu diesen Ausführungen veranlaßt worden durch Vorkommnisse in Rekrutenschulen und durch Erzählungen aus Wiederholungskursen, die mir den Eindruck erweckten, daß den gefechtsmäßigen Schießen der Infanterie nicht derjenige Wert beigemessen wird, der ihnen gehört. Ihnen zu ihrem Recht zu verhelfen, halte ich für nicht unnötig.

Hptm. P. Keller.

Die deutsche Armeelastzugprüfungsfahrt.

Die vom deutschen Kriegsministerium angeordnete, durch Ost- und Norddeutschland ausgeführte und am 15. Dezember beendete 24tägige Armeelastzugprüfungsfahrt beweist, welche große Bedeutung Deutschland, gleich den übrigen großen Militärstaaten, der Lösung der Frage beimißt, ob und wie weit Kraftwagen geeignet sind, den Nachschub der Bedürfnisse der Armee zu besorgen. Es beginnt sich allgemein die Auffassung geltend zu machen, daß die Lastfahrzeuge fortan ein unentbehrlicher Faktor für den Transport des Heeresbedarfs seien, wobei neben vielen andern auch der Umstand eine große Rolle spielt, daß der Transport mit Pferden einen sehr großen Teil der zu transportierenden Massen für die eigene Fourage erfordert, während das Benzin, das dem Kraftwagen Bewegung verleiht, bei geringem Gewicht und kleiner Raumbeanspruchung gewaltige Kraftleistungen ergibt; aus einem Liter Benzin sind etwa 10,000 Liter explosible Gasgemische zu erzielen. Allerdings anerkennt man auch, daß beim Aufmarsch der heutigen Armeen die Sicherstellung und Versorgung ihres großen Kraftwagenparks mit Benzin, eine außerordentlich wichtige Frage sei, und daß man daher große Quantitäten Benzin schon beim Aufmarsch der Armee mitführen müsse, um die Bewegung der Truppen in dieser Beziehung vollständig unabhängig zu machen. Es scheint aber, daß man der früher oder

später eintretenden Ergänzungsnotwendigkeit des Benzinvorrats auch in unwirtlichen oder vom Kriege bereits ausgesogenen Gegenden nicht genügende Beachtung schenkt. Wenn das nicht sichergestellt ist, so würde es das Zurückgreifen auf die bisherigen Transportmittel des Pferdezeuges und des Fuhrwerks und somit die rechtzeitige Bereithaltung desselben erfordern, ebenso aber auch, wenn die schweren Armeelastzüge bei schlechten, infolge von Regengüssen oder Regenperioden, sowie von starkem Schneefall oder Glatteisbildung schwer praktikablen Wegen versagen. Unter diesen Gesichtspunkten betrachtet, beansprucht die deutsche Armeelastzugprüfungsfahrt besondere Beachtung, mehrfache fachmännische Berichte über ihren Verlauf liegen heute vor, die im folgenden mehr oder weniger auszüglich benutzt sind.

Als Zweck der Fahrt galt in erster Linie die Zuversichtlichkeit und die Betriebsverhältnisse der verschiedenen Lastfahrzeuge in längerer Fahrdauer auf abwechslungsreichem Gelände festzustellen, worauf die während der Dauer der Fahrt gemachten Erfahrungen für die Schaffung von Normaltypen verwertet werden sollen. Die bedeutendsten deutschen Automobilfabriken waren mit einem oder mehreren Lastzügen an der Fahrt beteiligt. Neu war bei ihr, daß das Benzin in einem besonderen Sicherheitstankwagen mitgeführt wurde, um unliebsamen Zwischenfällen, die sonst beim Transport einer derartigen Menge feuergefährlicher Flüssigkeit leicht eintreten konnten, zu vermeiden, und die Versorgung bequem und schnell zu gestalten. Die Fahrt berührte nur einmal eine (verhältnismäßig niedrige) Gebirgsstrecke, den Landeshuter Kamm, einen nördlichen Ausläufer des Riesengebirges, zwischen Schmiedeberg und Landeshut, in einer Paßhöhe von 780 m, jedoch bei nur einer relativen Steigung von 239 m (Schmiedeberg 541 m, Paßhöhe der Schillerbaude 780 m). Die Fahrt führte im übrigen durchgängig durch Flachland, und zwar von Berlin über Kottbus, Görlitz, Hirschberg, Schmiedeberg, Landeshut, Breslau, Trebnitz, Posen, Schneidemühl, Rostock, Lübeck, Harburg, Bremen, Braunschweig, Magdeburg nach Berlin. Aus den vorliegenden Berichten gehen bereits wichtige Momente über ihren Verlauf und ihre Ergebnisse hervor. Namentlich verdient der folgende Bericht eines Teilnehmers über die von der Versuchsabteilung der Verkehrstruppen mit zwölf beladenen Lastzügen bewirkte Ueberwindung der Paßhöhe von Schmiedeberg am 24. November Beachtung.

Die Fahrt nahm am 21. November von der Kaserne der Verkehrstruppen in Schöneberg unter Leitung eines Hauptmanns ihren Anfang. Das Marschziel des ersten Tages, Kottbus, wurde leicht erreicht. Aber schon die beiden nächsten Tage brachten erhebliche Hindernisse, da die Wege stellenweise mit hohem Schnee bedeckt waren, dessen Untergrund gefrorener Schneeschlicker bildete. Hier zeigte sich recht der Wert einer guten Kettenarmierung für die Räder der Kraftlastwagen. Ein sonst guter Wagen, der mangelhafte Kettenarmierung hatte, hielt die Kolonne an beiden Tagen viele Stunden