

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

Band: 52=72 (1906)

Heft: 15

Artikel: Englische Generalstabsoffiziersübung

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-98284>

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: 30.03.2025

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

sche auf den bodenlosen sogenannten Strassen in der Maudschurei waren sie geradezu eine Wohltat. Ihnen allein ist es zuzuschreiben, dass die Leute ihre Nahrung immer rechtzeitig erhalten haben. Sogar im Gefecht haben die vordersten Linien ihre warme Verpflegung empfangen. Die Fahrkuchen gingen bis zu den Regimentsreserven vor, manchmal auch bis zu den Truppenverbandplätzen. Hier goss man die Suppe in Gefässe, die von Tragtieren weiter befördert wurden. In solchen Tagen wurde nur eine Mahlzeit verabreicht. Sie bestand aus 4 bis 600 gr Fleisch und wurde bei Einbruch der Nacht ausgeteilt.

Während des ganzen Feldzugjahres haben sich unsere Fahrkuchen trefflich gehalten. Es waren nur kleine Reparaturen nötig, die besonders den Feuerraum betrafen (Ersatz des Rostes).

Der Einführung der Fahrkuche und ihrer Einreihung in die Regimentstrains kann nach diesen Kriegserfahrungen von niemandem mehr Widerstand entgegengesetzt werden. Jede Kompagnie muss eine besitzen, sodass sie unabhängig von den andern wird.“

Beim japanischen Heer hat man ähnliche gute Erfahrungen gemacht. Bronsart von Schellendorf bemerkt: Als ich bei einbrechender Dämmerung nach unserem Quartier zurückritt, zogen die grossen Bagagen, die während des Tages weiter rückwärts gehalten hatten, bereits zu den Truppen heran (es war noch nicht 5 Uhr abends!). An zahlreichen Stellen bemerkte ich Feldküchen, die fertige Speisen nach vorne fuhren. Jedenfalls schien bis in die vordersten Linien hinein eine schnelle und ausreichende Verpflegung mit warmer Kost stattzufinden, was in Anbetracht der kalten Witterung sehr notwendig war. Die Verpflegung der zunächst am Feinde verbleibenden Truppen geschah während der Dunkelheit, desgleichen der Munitionersatz. . . .

Die auch bei uns gewünschten Fahrkuchen haben sich demnach ausgezeichnet bewährt. Wird man wohl in der Schweiz ebenfalls bald Versuche damit anstellen?

Versuchsweise, schreibt Njeznamoff, hat man auch in Einzelkochgeschirren abgekocht. Man hat aber erkannt, dass das nur ein Nothelf im schwierigsten Falle sein kann, wenn man nämlich die Fahrkuche nicht erhält. Das Einzelkochgeschirr kann zur Bereitung des Tees Verwendung finden. In dieser Hinsicht haben die Leute es sehr zu schätzen gewusst.

Dasentspricht durchaus den Erfahrungen, die man auch im schweizerischen Heere gemacht hat. Man könnte beifügen: Das Einzelkochgeschirr eignet sich auch ganz gut zum Kochen von Konservensuppen, nicht aber zum Sieden von Fleisch, weil es viel zu lange dauert, bis das letztere gar wird.

Die Ausführungen unserer beiden Gewährsmänner wirken um so unmittelbarer, als man das Gefühl hat, sie seien durchaus aus dem Leben gegriffen. Aus diesem Grunde dürfen sie nicht unbeachtet bleiben und es dürften die Auszüge wohl manchen Kameraden interessieren. Noch besser allerdings wäre es, wenn einzelne Anregungen praktisch ausprobiert und der Niederschlag der Versuche zu Nutz und Frommen unserer Armee verwendet würden. Möchte das geschehen! M.

Englische Generalstabsoffiziersübung.

(Korrespondenz.)

Die im Vorjahr vom Chef des englischen Generalstabs so erfolgreich angeordnete Vereinigung einiger der älteren Generalstabsoffiziere der englischen Armee zu einem Uebungsritt und einer Anzahl von Vorträgen und Erörterungen unter seiner persönlichen Leitung und Ueberwachung, wurde unlängst in Camberley wiederholt, und ihre Ergebnisse erwiesen sich als so günstige und so wertvolle, dass es als sicher gilt, diese Massregel werde fortan als ein Beitrag zur höheren Ausbildung des Generalstabs dauernd beibehalten. Dreissig Offiziere waren in der Generalstabsschule in Camberley versammelt, auch General Neville Lyttelton nahm dort Aufenthalt und leitete täglich die Übungen. Der Kursus währte 10 Tage und bestand teils aus Vorträgen und Diskussionen, teils aus einem Uebungsritt. Es bedarf nur der Erwähnung einiger der Vortragsthemen und der Namen der Vortragenden, um zu erkennen, wie interessant diese Vorträge und von welchem besonderem Wert sie für die Offiziere, die sie anhören konnten, waren, um so mehr da freie und ungehinderte Diskussion am Schluss jedes Vortrages stattfand.

Die Vorträge waren die folgenden: „Heeresapprovisionnement und Train in Indien“ von General E. Collen. „Die Rolle der Kavallerie im Kriege und ihre Friedensausbildung“ von Brigadegeneral Rimington. „Das Heeressystem, Heereseinrichtungen, Rekrutierung, Auswahl der Mannschaft u. Reserven“ von General Miles. „Heeresapprovisionnement u. Train“ von Oberst H. Thomas. „Die Geographie in Bezug auf den Krieg“ von Oberst S. May. „Inwieweit vermag Indien seine eigenen Grenzen zu verteidigen?“ von Oberst Th. Holdich. „Die Infanteriefeuertaktik“ von Oberst C. Monro. „Die heute geeignetste Methode für das Kennenlernen und Studium der Kriegsgeschichte“ von Oberst Lonsdale Hale. „Der japanische Vertrag und die englische Politik“ von Mr. Spenser Wilkinson. „Die Kooperation zwischen Flotte und Heer bei überseeischen Operationen“ von Marine-Kapitän Slade, und manche andere.

Man muss zugeben, dass diese Vorträge ein Programm von ungewöhnlichem Interesse*) repräsentieren, und es kann daher nicht überraschen, dass zahlreiche Anmeldungen zur Beteiligung an dem Kursus unberücksichtigt bleiben mussten, da die zu Gebote stehenden Räume nicht ausreichten, und namentlich der leitende Stab nur die Tätigkeit einer gewissen Anzahl Offiziere genügend zu überwachen vermochte. Abgesehen von dem unmittelbaren aus dieser Vereinigung hervorgehenden Nutzen erwies sich als ihr bedeutender Gewinn, dass sie die Generalstabs-offiziere einander nahe, und sie namentlich in nahe Fühlung mit dem Chef des Generalstabs brachte. Die Gelegenheit zur Förderung vieler wichtiger, die Leistungsfähigkeit der Armee berührender Momente ist damit geboten und man erwartet grossen Nutzen von ihr.

Tüchtige Reiterleistungen.

Vielleicht den glänzendsten Ritt, der je unternommen worden ist, machte der amerikanische Rough-Rider Major Barbour, der vor einigen Jahren den Weg von New-York nach Paris über Vancouver, Alaska und Sibirien zurücklegte. Die ganze Strecke betrug nicht weniger als 16,000 englische Meilen; Barbour legte sie auf einem einzigen Pferde zurück und brauchte dazu 1000 Tage. An Schnelligkeit und Ausdauer stehen aber wohl zwei Ritte, die aus früheren Jahrhunderten berichtet werden, ohnegleichen da. Als die Königin Elisabeth von England gestorben war, unternahm es Robert Cary, diese Nachricht ihrem Nachfolger, Jakob VI. von Schottland, zu überbringen. An einem Donnerstag Morgen ritt er zwischen 9 und 10 Uhr von Whitehall fort und erreichte noch an demselben Abend das 155 englische Meilen, etwa $38\frac{3}{4}$ deutsche, entfernte Doncaster. Am folgenden Tage ritt er bis zu seinem Hause in Whiterington, wo er noch einen kurzen Aufenthalt nahm, um einige Geschäfte zu erledigen; am andern Morgen brach er in der Frühe auf, und er hätte noch am Mittag Edinburgh erreicht, wenn ihn nicht unterwegs ein Unfall aufgehalten hätte. So legte er die ganze Strecke von 400 englischen Meilen in drei Tagen zurück. Leider fehlt die Angabe, wieviel Pferde er dabei benutzte, die von besonderem Interesse gewesen wäre. Fast 100 Jahre früher machte Thomas Wolsey, der spätere Kardinal, Erzbischof und Kanzler König Heinrich's VIII., der damals königlicher Kaplan und der Sohn eines Schlächters war,

einen ausserordentlich schnellen Ritt nach den Niederlanden, um den Kaiser Maximilian zu sprechen. Er verliess London um 4 Uhr nachmittags, fuhr zu Schiff nach Gravesend, ritt die Nacht hindurch nach Dover, setzte nach Calais über und erreichte noch am selben Abend zu Pferde den Kaiser. Am folgenden Morgen ritt er nach Calais zurück, und war nach Sonnenuntergang schon in Richmond, sodass er nicht viel mehr als zwei Tage zu seiner Fahrt nach Holland und wieder zurück brauchte. Vor 70 Jahren ritt nach Ausbruch des Kaffernkrieges Sir Harry Smith in sechs Tagen von Kapstadt nach Grahamstown; die Strecke von 700 englischen Meilen führte dabei durch ein wildes, fast pfadloses Land. Die 600 Meilen von Durban nach Grahamstown durchritt Richard King in zehn Tagen, wobei er feindliches Land durchqueren und über Flüsse ohne Brücken setzen musste. Noch in allgemeiner Erinnerung ist der Distanzritt von Berlin nach Wien, an dem sich viele deutsche und österreichische Offiziere beteiligten; Sieger war bekanntlich Graf Starhemberg, der die 680 km in 71 Stunden 20 Minuten zurücklegte. Später ritt Hauptmann Spielberg in 13 Tagen von Saarbrücken über den St. Gotthard nach Rom, wobei er jeden Tag 20 Stunden zu Pferde sass. Eine gute Leistung vollbrachte auch der englische Gastwirt Cowper Thornhill, der von seinem Hause in Stilton nach der Kirche in Shorditch, eine Strecke von 213 englischen Meilen, in 12 Stunden 17 Minuten ritt, und so eine Wette um 10,000 Mk. glänzend gewann. Esquire Osbaldeston legte einst 200 englische Meilen in 8 Stunden 40 Minuten zurück, wobei er nicht weniger als 28 Pferde gebrauchte; Mr. Wilde ritt 127 Meilen in 6 Stunden 21 Minuten, und Leon, der mexikanische Reiter, legte 505 Meilen im Februar 1877 in weniger als 50 Stunden zurück.

Die Wehrkraft Hollands.*)

Der Ernst der politischen Gesamtlage in Europa ist auch in den Niederlanden nicht spurlos vorübergegangen und macht sich jetzt in vielen beachtenswerten Erörterungen über die Landesverteidigung und den militärischen Wert der holländischen Wehrkräfte Luft. Interessant ist dabei, dass aus den verschiedensten Kreisen Stimmen laut werden, die ganz kategorisch einen engen Anschluss an Deutschland fordern, da Holland, angesichts seiner ungenügenden Befestigungsanlagen, auf diese Weise am vorteilhaftesten fahre, falls das deutsche Reich je in einen Krieg mit einer westlichen europäischen

*) Aus der „Internationalen Revue über die gesamten Armeen und Flotten.“

*) Wenn man berücksichtigt, dass der Kurs nur 10 Tage dauerte und in der Hauptsache in einem Übungsritt bestand, so war das Vortragsprogramm nicht bloss interessant, sondern wohl auch etwas sehr reichhaltig.