

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

Band: 54=74 (1908)

Heft: 30

Artikel: Zur Entlastung des Infanteristen

Autor: Frey, Carl

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-98676>

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>

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

LIV. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LXXIV. Jahrgang.

Nr. 30.

Basel, 25. Juli.

1908.

Erscheint wöchentlich. — Preis per Semester für die Schweiz Fr. 5. — Bestellungen direkt an „Benno Schwabe, Verlagsbuchhandlung in Basel“. Im Auslande nehmen alle Postbureaux und Buchhandlungen Bestellungen an.
Inserate 35 Cts. die einspaltige Petitzeile.

Verantwortlicher Redaktor: Oberst U. Wille, Meilen.

Inhalt: Zur Entlastung des Infanteristen. — Der Besuch der englischen Flotte in Dänemark und ihre grossen Nordseemanöver. — Noch Einiges zur militärischen Beurteilung der lenkbaren Luftschiffe. — Eidgenossenschaft: Mutationen.

Zur Entlastung des Infanteristen.

(Hauptm. Carl Frey.)

Der Verfasser dieses Aufsatzes hat in diesem Blatte schon in den Jahren 1903 und 1905 einen Notruf nach endlicher Entlastung des Infanteristen erlassen (siehe Nr. 43, 1903 und Nr. 42, 1905). Er glaubte sich dazu als damaliger Kompagniechef berechtigt, nicht nur, weil er noch in engster Fühlung zur Truppe stand, sondern auch weil er einer Zeit nicht schon allzu ferne war, wo er am eignen Fleisch den Einfluss der viel zu schweren Packung hatte beobachten können.

Ich stellte damals den Satz auf, dass der Infanterist nur das auf sich tragen müsse, dessen er vor, in und nach dem Gefecht absolut bedürfe. Die Richtigkeit dieser These glaube ich damit nachgewiesen zu haben, dass ich einfach auf die Tatsache hinwies, dass der Infanterist schon in den Manövern nur dann Gelegenheit hat, all die mitgeschleppten Dinge zu verwenden, wenn dank den Umständen auch der Bagagetrain zur Stelle ist. Darf dieser aber nicht herangezogen werden (wegen der Nähe des Feindes), so kann in der Regel auch keine Rede davon sein, alle diese Dinge auspacken, den Kaput abzuschneiden usw. — Also hat unser Infanterist, der mit über 61 Pfund (!) am meisten von den Infanteristen aller Länder trägt, jene Dinge umsonst mitgeschleppt! Mit andern Worten, es wäre doch gewiss besser gewesen, der Bagagetrain hätte die betr. Ausrüstungsgegenstände mitgeführt. Dafür hätten wir statt der mühsam daherkeuchenden Lastträger eine bewegliche, frische Infanterietruppe, die dank

ihrer Manövrierfähigkeit auch imstande ist zu siegen. — Die Behauptung, dass wir dem entlasteten Infanteristen ruhig 10 km Marsch per Tag mehr zumuten dürfen, dass er aber vor allem im Gefecht ganz bedeutend beweglicher sein wird, wird niemand als übertrieben betrachten wollen, der den Verhältnissen näher steht.

Wie liegt nun aber die Sache heute? Zur Stunde trägt der Mann immer noch seine 61 Pfund! Aber es wäre trotzdem ein Unrecht, zu behaupten, dass nichts geschehen sei. Im Gegenteil: Wenn nach den Vorschlägen der Ausrüstungskommission verfahren wird, so wird die Packung schon an sich um 10 Pfund leichter werden. Diese Kommission hat es endlich gewagt, auch für den Soldaten einen Unterschied zwischen Sommer und Winter zu machen, d. h. im Sommer Winterausrüstungsgegenstände zu magazinieren. Sie hat damit auch für uns gutgeheissen, auf was beide Parteien im russisch-japanischen Krieg selbstverständlich ohne weiteres kamen. Somit soll also für gewöhnlich vor allem der schwere Kaput, den wir stets bekämpft haben, in Wegfall kommen. Er war das schwerste von den auf dem Rücken getragenen Objekten, besonders wenn er noch 2 Kilo Regenwasser aufgenommen hatte. An seine Stelle tritt die Zeltdecke, die zugleich als Biwakdecke und auch als Ueberwurf dienen kann. Im übrigen sieht die Kommission vor, dass weitere ca. 6 Pfund auf die Kompagnie-Fourgons verladen werden könnten. In dieser letztern Beziehung stehen ihre Beschlüsse aber im Widerspruch zu den Bestimmungen der Stabsanleitung, welche 17 und — wenn die Fahrkuchen eingeführt werden — 19 Wagen per Bataillon vorsieht; nämlich: 4 Mu-

nitionswagen, 5 Fourgons, 2 Proviantwagen (vielleicht besser Fassungswagen zu nennen), 1 Fleisch- und 1 Küchewagen (statt dessen also künftig hoffentlich 4 Fahrküchen!) und 4 Kompagnie-Bagagewagen, welche ebenfalls Requisitionswagen sind. Diese letztern Wagen sind dazu bestimmt, ca. 12 Pfund Bagage per Mann aufzunehmen.

Darin liegt die radikale Aenderung, welche wir nicht genug begrüßen können. Das Militärdepartement beabsichtigte schon anfangs der 90er Jahre, diese Bagagewagen einzuführen, überhaupt den Infanteristen in radikaler Weise zu entlasten; aber das damalige Generalstabsbureau machte als schwere Bedenken geltend, dass von einer Verlängerung der Trainkolonnen absolut nicht die Rede sein könne. Heute steht man massgebenden Ortes, wie es scheint, eher auf dem entgegengesetzten Standpunkt. Und ich sage: zum Glück! Niemand wird sich zwar verhehlen, dass lange Trainkolonnen ein Uebel sind, da sie die Bewegungen im Grossen verlangsamten und selbst eher riskieren, abgefangen zu werden; dass durch sie der ganze Dienst des Nachschubs komplizierter wird usw., aber eine Traglast von 61 Pfund per Mann ist unstreitig auch ein Uebel. Und es fragt sich bloss, welches das grössere ist. Ich glaube nun bestimmt, das letztere und zwar aus folgenden Gründen: Sobald der Mann das auf sich trägt, was er vor, in und nach dem Gefecht absolut notwendig hat, — man erfinde, bitte, keine neuen Gegenstände mehr und halte sich auch hier ans Einfache — sobald (wie in der Stabsanleitung vorgesehen) die Munitionswagen direkt dem Bataillon folgen und die Fleisch- und Küchewagen (künftig die Fahrküchen!) den sogen. „Gefechtstrain“ bilden, d. h. bedeutend näher herangezogen werden, als der übrige Train, und auch während des Gefechts, jedenfalls unmittelbar nachher zur Verfügung stehen, entsteht dadurch eine Unabhängigkeit vom eigentlichen Bagagetrain. Diesen kann man somit je nach Umständen weit zurückstaffeln. Damit fallen aber auch jene Bedenken zum guten Teil weg.

Im übrigen soll zugestanden werden, dass die Frage nach beiden Seiten hin geprüft werden muss, d. h. man muss versuchen, dem Hauptübel zu steuern, ohne das andre zu vergrössern. So fragt es sich z. B., ob wir nicht mit vier einspännigen Bagagewagen auskommen können, weil die Kompagnie-Fourgons um die Woldecken leichter werden und es dort Raum gibt. Auch würde ein Lastautomobil 4—5 Fuhrwerke ersetzen. Wenn aber, wie wir mit der Stabsanleitung annehmen, das Hauptübel vorläufig nur auf Kosten des andern beseitigt wer-

den kann, so müssen wir uns eben mit diesem andern Uebel einfach abfinden! Die neue deutsche Felddienstordnung geht auch in der Weise vor, dass sie eine sogen. „Gefechtsbagage“ ausscheidet. Zu dieser Trainkolonne gehören u. a. ebenfalls die Fahrküchen — aber auch die Munitionswagen, was nebenbei bemerkt werden soll; die deutsche Bezeichnung ist also glücklicher, weil man in der Tat vor allem die Munitionswagen und nicht nur die Fleisch- und Küchewagen (Fahrküchen) beim „Gefechtstrain“ sucht —. Ob man freilich durch diese Ausscheidung eine Vermehrung des Bagagetrains und damit eine Entlastung auch der deutschen Infanterie ermöglichen wollte, ist zurzeit noch um so eher zweifelhaft, als das deutsche Bataillon sowieso schon 19 Fuhrwerke hat. Zudem dürfen wir in der Schweiz nicht übersehen, dass Deutschland im Kriegsfall mit ganz anderen Verhältnissen, vor allem mit einer grossen strategischen Offensive rechnen muss. Unser kleines Heer aber hat die Beweglichkeit doppelt nötig. Fürchten wir uns also nicht vor den längern Trainkolonnen, sondern machen wir uns für die Tage des Gefechtes von diesen in der erwähnten Weise unabhängig und geben wir endlich unsrer Hauptwaffe ihre Beweglichkeit wieder! Wäre es übrigens in einem Land mit solchen Kommunikationen ein so grosses Unglück, wenn einmal eine oder auch ein paar Bagagetrain-Kolonnen verloren gingen oder aus irgend einem Grunde nicht folgen könnten? Gewöhnen wir eben die Truppe an eine grössere Bedürfnislosigkeit, wenigstens für die Stunden der Gefahr, und üben wir uns schon im Frieden, mit dem Gefechtstrain in vorschriftsgemässer Weise auszukommen, ohne auf den Bagagetrain während der Marschtage zu verzichten.

Damit komme ich aber auf den eigentlichen Zweck dieses Aufsatzes. Wie es scheint, stehen die erwähnten neuen Bestimmungen, wenigstens für die Friedenszeit, nur auf dem Papiere. Einer gütigen Mitteilung der verehrlichen Redaktion dieses Blattes entnehme ich auf meine Anfrage, dass die Trains nur nach Bedürfnis mit in die Manöver genommen werden und dass z. B. der Kommandant des 3. Armeekorps 5 Infanterie-Fourgons und 3 Requisitions-Wagen per Bataillon vorgesehen hat. Die Frage ist aber die, ob wir nicht, wenigstens in den Divisions- und Korpsmanövern, auch in Bezug auf die Mitführung der Trains vorschriftsgemäss verfahren sollten, nicht nur, damit die nun einmal vorgeschriebene Entlastung der Infanterie endlich auch zur Tatsache werde, sondern damit wir uns auch nach dieser Richtung üben. Wie soll im Krieg z. B. der Munitionersatz plötzlich bis in alle (nicht leichten) Einzelheiten klappen, wenn wir im

Frieden alle Munitionswagen zu Hause lassen? Oder wie sollen wir uns im Kriege plötzlich mit doppelt so langen Trainkolonnen zurecht finden, wenn dieser, mit vielen Frictionen behaftete Dienst nicht schon im Frieden geübt worden ist. Jeder Offizier muss sich unter realen Verhältnissen innerhalb seines Befehlskreises üben können, sonst bleibt er unpraktisch. Das gilt aber sicherlich auch für diese Verhältnisse und wird man sich vor allem in den Stäben mit der hier einschlägigen Befehlsgebung vertraut machen müssen.

Aber noch mehr! Die höhern Truppenführer werden mit den erhöhten Marschleistungen der entlasteten Infanterie rechnen müssen und rechnen dürfen. Auch hier ist es gut, wenn man nicht erst im Krieg seinen Befehlen neue Zahlen zu Grunde legen muss. Wir müssen daher die erhöhte Beweglichkeit der Infanterie schon im Manöver kennen lernen und ausnützen.

Ich weiss nun wohl, dass man mir entgegen wird, man könne aus finanziellen Gründen nicht sämtliche Fuhrwerke der Bataillone mitnehmen und bespannen, besonders, wo es sich um Requisitionswagen handle. Dem halte ich aber entgegen, dass die Beweglichkeit der Infanterie eine viel zu wichtige Sache ist, als dass man hier sparen dürfte. Lieber spare man anderswo, schädige, wenn es sein muss, eine andre, weniger wichtige, militärische Einrichtung, aber die Beweglichkeit und Manövriertfähigkeit der Hauptwaffe schädige man nicht länger, denn auf ihr beruht neben dem Geist der Truppe im entscheidenden Moment alles!

Der Besuch der englischen Flotte in Dänemark und ihre grossen Nordseemanöver.

Die englische Kanalflotte traf, von Christiania kommend, am 27. Juni vor dem dänischen Hafen der Westküste Jütlands, Esbjerg, ein und nahm dort, 3 Meilen von der deutschen Grenze, entgegen früherer, dies bestreitender Meldung, eine Landungsübung im grossen Stil vor, indem 18 000 Mann der Flottenbesatzung, unter dem Deckmantel der Beurlaubung zur Erholung, ganz kriegsgemäss ans Land gesetzt und wieder eingeschifft wurden.

Die Uebungen bei Esbjerg wurden vom Befehlshaber der Kanalflotte, Lord Charles Beresford,*) dem zurzeit hervorragendsten, der Front

*) Anmerkung der Redaktion. Inzwischen hat bekanntlich Lord Beresford eine in scharfen Worten abgefasste Denkschrift an die Admiralität gerichtet, worin er feststellt, dass er mit der unter seinen Befehl gestellten unzulänglichen Flotte nicht imstande sei, die Sicherheit Grossbritanniens gegen einen fremden Angriff zu gewährleisten.

angehörigen Admiral Englands, geleitet, und bestand sein Geschwader aus 13 Schlachtschiffen, 6 Panzerkreuzern, 4 geschützten Kreuzern, 3 Hilfsschiffen und 1 Depeschboot, mit einer Gesamtbesatzung von 20 000 Mann. Das Geschwader repräsentierte die Blüte der englischen Flotte an neuesten, stärksten, fertigen Schlachtschiffen, excl. des Dreadnought, und es ist nicht zu viel gesagt, dass keine andre Seemacht der Welt ein derartig starkes, modernes und homogenes Schlachtschiffgeschwader zurzeit aufzustellen imstande ist. Sein Besuch an der jütischen Küste und die Uebungen bei Esbjerg dienten und dienen nebst den sich anschliessenden grossen Manövern in der Nordsee dem doppelten Zweck einer Machtentfaltung Englands Dänemark und wohl auch Deutschland gegenüber, sowie dem der strategischen und taktischen Uebung.

Trug schon der Besuch des englischen Geschwaders in Christiania, der Hauptstadt des England befreundeten Norwegens, ausser dem Charakter eines freundschaftlichen Aktes, den einer Machtkundgebung diesem Schutzstaat Englands, und dem Ausland gegenüber, so spricht sich in den in der neuesten Zeit wiederholten Besuchen der englischen Flotte in den Küstengewässern der Nord- und Ostsee, so in Esbjerg im Sommer 1905, und in der nunmehr als bevorstehend gemeldeten Bildung eines englischen Nordseegeschwaders, mit der Basis Cromarty Firth und dem zur Reparatur- und Liegestätte bestimmten Hafen, Rosyth, im Firth of Forth bei Edinburgh, das deutliche Bestreben Englands aus, seine Vorherrschaft zur See in den nordeuropäischen Gewässern, namentlich der Nordsee, zu bekunden. Vermag ihm diese Vorherrschaft auch keine andre Nation streitig zu machen, und würde sich Deutschland ihr gegenüber in einem Krieg mit England im wesentlichen auf die Defensive mit gelegentlichen Offensivaktionen beschränken müssen, so bedingt dagegen das vielfach zitierte Gespenst der Landung einer englischen Armee von 100 000 Mann bei Esbjerg, bei dem einzigen, sie gestattenden dänischen Hafen der jütischen Westküste, wenn auch auf neutralem, eine deutsche Abwehr daher ausschliessenden Gebiet erfolgend, keine Besorgnisse deutscherseits. Denn wenn auch jener Landung, sollte sie dort je, ohne sichere Basis an Dänemarks Küste, überhaupt stattfinden, und jenem Neutralitätsbruch — falls sie als definitiv und unmittelbar drohend rechtzeitig vorher bekannt würden — deutscherseits mit schnellem Vormarsch von der nur drei deutsche Meilen von Esbjerg entfernten Nordgrenze Schlesiens entgegengetreten werden könnte, so wäre der eigentliche Land-