

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

Band: 60=80 (1914)

Heft: 3

Artikel: Die militärische Lage der skandinavischen Halbinsel

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31165>

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>

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

Mit den Beilagen: **Literaturblatt** (monatlich) und **Mitteilungen der Eidg. Militärbibliothek** (vierteljährlich).

LX. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LXXX. Jahrgang.

Nr. 3

Basel, 17. Januar

1914

Erscheint wöchentlich. — Preis halbjährlich für die Schweiz Fr. 5.—, fürs Ausland Fr. 6.50. — Bestellungen direkt an **Beno Schwab & Co., Verlagsbuchhandlung in Basel.** Im Auslande nehmen alle Postbureaux und Buchhandlungen Bestellungen an. — Inserate 35 Cts. die einspaltige Petitzeile.

Redaktion: Oberst **U. Wille**, Meilen.

Inhalt: Die militärische Lage der skandinavischen Halbinsel. — Trainführung. (Schluß.) — Entwicklung der Taktik der römischen Legion zur Zeit der Republik. — Ausland: Deutsches Reich: Deutsche Rekruten ohne Schulbildung. — Frankreich: Gesetzentwurf zur Verbesserung der Offiziers- und Unteroffiziersgehälter. — Oesterreich-Ungarn: Die Frage der Felduniform der Kavallerie.

Die militärische Lage der skandinavischen Halbinsel.

Sowohl in Schweden wie in Norwegen kommt gegenwärtig die Furcht, daß diese Länder in einen künftigen Krieg der Großmächte verwickelt werden könnten, zu äußerst beredtem Ausdruck. Dem norwegischen Ministerchef Knudsen ist eben eine Adresse überreicht worden, worin die Regierung ersucht wird, dem bevorstehenden Storting eine Vorlage über Stärkung des Verteidigungswesens zugehen zu lassen. Und in Schweden ist unter den Bauern eine Bewegung zugunsten der Landesverteidigung im Gange. Das Hauptereignis bildet hier jedoch die vom Ministerchef Staaff gehaltene Rede, worin u. a. Mitteilungen über den Inhalt der Militärvorlagen gemacht werden, die nunmehr nach langen Vorbereitungen dem Reichstage zugehen werden.

Unter Hinweis auf die Unruhe, die in Schweden vor künftigen Kriegsgefahren, besonders von Osten, herrscht, erklärt Staaff, der Balkankrieg und die zugespitzte europäische Lage wäre vorübergegangen, ohne daß ein europäischer Krieg ausgebrochen sei. Dies wäre zum Teil dem Umstand zuzuschreiben, daß die beiden Mächtegruppen über so unerhörte Streitkräfte verfügten, daß sich die Staatsleiter mehr denn je bedenken würden, den Funken zu entzünden, der einen Weltbrand hervorrufen könnte. Dann warnte Ministerchef Staaff davor, daß in Schweden in „aufhetzender“ Weise von Angriffsplänen, die gegen Schweden gerichtet wären, gesprochen werde. Dadurch würde nur das gute Verhältnis zu Nachbarländern gestört. Indessen dürfe man nicht vergessen, daß Schweden an zwei der stärksten Militärmächte der Welt grenze. Ebenso wenig dürfe man außer Acht lassen, daß sich die Politik einer nach allen Seiten hin interessierten Weltmacht schnell ändern könne. Hindernisse gegen das Vorrücken ihrer Grenze nach der einen Seite könnte eine Machtentwicklung nach der andern Seite zur Folge haben.

Bemerkenswert und sicher überraschend für diejenigen, die immer wieder einem Zusammengehen Schwedens mit Deutschland das Wort reden, sind die Erklärungen Staaffs über *Schwedens Neutralitätspolitik*. Die sicherste und beste auswärtige

Politik für Schweden, sagt Staaff, bestehe darin, unter unverrückbarem Festhalten am Neutralitätsgrundsatz mit *allen* Mächten Freundschaft zu halten, ohne diese zu einer einzelnen Macht besonders herzlich werden zu lassen. Würde Schweden sich einer Großmacht anschließen und geriete diese wegen einer Kolonialangelegenheit mit einer andern Macht in Zwist, so könnte sich Schweden eines Tages plötzlich genötigt sehen, zu den Waffen zu greifen. Eine weitere Folge eines engeren Anschlusses an eine oder zwei Großmächte wäre, daß in dem Verhältnis zu solchen Mächten, die einem andern Zusammenschluß angehörten, ein kühleres Verhältnis platzgreifen würde.

Aus dieser Auffassung des Verhältnisses Schwedens zum Ausland erklärt sich die Stellung, die Ministerchef Staaff in der Frage der Verteidigungsreformen einnimmt. Die Vorschläge, mit denen sich der Reichstag beschäftigen soll, sind nämlich in den wichtigsten Punkten derart, daß sie in den Kreisen der Rechten und Gemäßigten Enttäuschung erregen. Es ist bereits bekannt, daß die Kommissionen, die seit zwei Jahren mit Erhebungen über Heer und Flotte Schwedens beschäftigt sind, in ihrer Mehrheit, darunter Liberale, für Verlängerung der Dienstzeit der Infanterie auf ein Jahr eintreten. Dies ist der allerwichtigste Punkt der Heeresreform, weil militärischerseits eine mindestens einjährige Dienstzeit — jetzt beträgt sie bei der Infanterie acht Monate — für unumgänglich erforderlich bezeichnet wird. Aber diesen Punkt will Staaff keineswegs dem kommenden Reichstag vorlegen, sondern erst noch bei den *nächsten Wahlen* zur Entscheidung stellen. Betreffe einzelner Waffenarten erklärt Staaff aber schon jetzt seine Zustimmung zu einer Ausdehnung der Dienstzeit. Um den erforderlichen Unterbefehl für vermehrte Reserven zu schaffen, sollen die Studierenden der Universitäten und Hochschulen herangezogen werden. Die Infanterieverbände sollen mit Kugelspritzen versehen werden, ebenso wird die Schaffung einer Luftflotte angekündigt.

Die *Flottenfrage*, die seit dem Staaffschen Ministerium am meisten von sich reden gemacht hat, will Staaff in der Art lösen, daß der Kern der Flotte aus sechs bis sieben Panzerschiffen bestehen soll, doch wird nicht gesagt, von welcher

Größe diese Schiffe werden sollen. Das vorige Rechtenministerium Lindman hatte einen 7000 Tonnen großen Typ vorgeschlagen, der auch als Hochseeschiff dienen kann, und das jetzt im Bau befindliche Panzerschiff, zu dem sämtliche Kosten durch *freiwillige Sammlungen* der Bevölkerung aufgebracht wurden, ist auch von diesem Typ. Aber Staaff erklärt in seiner Rede, daß die Flotte wesentlich die Aufgabe haben solle, feindliche Landungen zu verhindern. Somit wird die Regierung kaum viel größere Schiffe wie die jetzigen 3—4000 Tonnen großen Küstenpanzerschiffe vorschlagen. Das Flottenprogramm der Regierung bedeutet somit eine Schwächung der schwedischen Flotte. Ferner werden bedeutende Verstärkungen an den in den Stockholmer Schären liegenden Festungen *Waxholm* und *Oskar Fredriksborg*, sowie an der Festung *Karlskrona* vorgeschlagen, und an der *Mündung des Angermanälf*, also bei Hernösand am Bottnischen Meerbusen, soll als *Flottenstützpunkt* eine Festung angelegt werden. Die Kosten der Reformen werden auf 50—60 Mill. Kr. berechnet und sollen teils aus erwarteten höheren Staatseinnahmen, teils aus einer Wehrsteuer nach deutschem Muster gedeckt werden. M.

Trainführung.

(Schluß.)

Trainkolonnen, die in fester und kundiger Hand zusammengehalten sind, bieten immer noch die Gewähr geringster Gefährdung. Am gefährlichsten sind Trainteile, die sich aus irgend einem Grunde von ihren Einheiten oder größeren Zusammenfassungen losgelöst haben und nun ohne genügend orientierte Führung, mehr auf eigene Faust im Lande herumfahren. Oft in der besten Absicht möglichst rasch wieder zu ihrem Truppenteil zu kommen oder sonstigen Anschluß zu finden, verstopfen sie leicht Weg und Steg, bringen geordnete Kolonnen in Verwirrung und sind Panikerreger erster Güte. Das sind die Gründe, warum man überhaupt das Heeresfuhrwesen militärisch organisiert hat und warum man die Fuhrwerke der verschiedenen Einheiten, je nach den Materialien, mit denen sie beladen sind, in verschiedene Gruppen zusammenstellt. Damit ist aber auch für den Führer einer solchen Kolonne als hauptsächlichste Verpflichtung gegeben, scharf darüber zu wachen, daß dieselbe solange als möglich bei einander bleibt, daß sich nicht einzelne Teile willkürlich ablösen oder zurückbleiben und daß auch dann, wenn die Kolonne im Interesse der Truppen aufgelöst, in deren Unterkunftsorte verteilt werden muß, dies auf eine Art und Weise geschieht, welche ein Verfahren oder führerloses Herumtreiben der einzelnen Fuhrwerke oder Fuhrwerksgruppen möglichst ausschließt. Hiezu braucht es noch keine großen strategischen Künste, aber eine Reihe von Kenntnissen und taktischen Fertigkeiten, Sinn für Zeit und Raum, die erlernt, geübt und praktiziert sein wollen. Es sind zumeist höchst einfache Dinge, sozusagen die gewöhnlichsten Produkte des gesunden Menschenverstandes, aber erfahrungsgemäß kommt dieser gerade in der Uniform nicht immer zum Durchbruch.

Um in die oft sehr langen Trainkolonnen hinein Ordnung und Zusammenhang zu bringen, um zu verhindern, daß zu große Abstände entstehen und

dann durch Nachjagen und Nachtraben die Pferde unnötig und vorzeitig ermüdet werden, um überwachen zu können, daß alle Pferde immer gleichmäßig im Zuge sind, um den richtigen Durchgang von Befehlen und Meldungen zu gewährleisten, braucht es eine richtige Verteilung des im allgemeinen nur spärlich zur Verfügung stehenden Kadrepersonals und eine entsprechende Abgrenzung der Befehlsbefugnisse. Hiefür muß man wissen, worauf es ankommt. Es muß einem im Gefühl liegen, daß ein berittener Unteroffizier mehr überwachen kann und dem Führer eine größere Stütze sein wird, als ein ranghöherer, aber unberittener Kamerad, der einer berittenen Truppengattung angehörende oder aus einer solchen hervorgegangene Offizier mehr als der, dem solche Eigenschaften nicht zukommen. Das ist eine Wissenschaft, die je länger je weniger praktiziert wird.

Gegen das Zurückbleiben und Ablösen einzelner Trainteile oder Fuhrwerke ist die Bestellung eines Schließenden das beste Mittel. Je größer die Kolonne ist, um so höher in der Rangstufe darf dieser Schließende sein. Ja, es kann sich sogar empfehlen, demselben noch einen Gehilfen zuzuteilen, damit dieser unter Umständen die Führung zurückgebliebener Fuhrwerke übernehmen oder zu raschen Meldungen nach vorwärts gesendet werden kann. Läßt sich bei bestem Willen ein solcher Schließender nicht erübrigen, so ist der Führer der hintersten Wagen dahin zu belehren und zu beauftragen, daß nun er noch die Pflichten des Schließenden mit zu übernehmen hat, daß ihm zum allermindesten bei Steigungen die Aufgabe zukommt, ein Zurückbleiben von Fuhrwerken mit allen möglichen Mitteln zu verhüten. Auch hievon ist bei den meisten Trainkolonnen nicht besonders viel zu sehen.

Auf jeder von Truppen benützten Straße müßen Berittene, womöglich auch Fuhrwerke nach vor- und rückwärts, und zwar nicht nur im Schritt, sondern auch in rascherer Gangart verkehren können, ohne daß lange um Durchpaß geschrieen werden muß. Hiezu dient die alte Regel, daß auf der rechten Straßenseite gefahren werden muß. Dieses Rechtshalten ist um so notwendiger, je weniger breit die Straße ist und je geringer, wie beispielsweise im gebirgigen Gelände, die Möglichkeit eines Passierens außerhalb der Straße vorhanden ist. So darf es jedenfalls nicht vorkommen, daß auf einer Gebirgsstraße, auf der die eidgenössische Post zu verkehren hat, Fuhrwerke kaum an den in der Einerkolonne marschierenden oder ruhenden Tragtierkolonnen vorbeizubringen sind.

Die gefährlichste Seite der Trainkolonnen ist, daß bei unvorsorglicher Führung Straßen und Ortschaften bis zur Unpassierbarkeit verstopft werden. Das ist namentlich dann der Fall, wenn in eine Ortschaft hineinmarschiert wird, ohne die Gewißheit zu haben, wie auf der andern Seite wieder herauszukommen ist, oder wenn eine Fuhrwerkskolonne rasch in der entgegengesetzten Marschrichtung zurückfahren soll.

Um ohne große Stockungen und ohne Straßen und Wege zu verbarrikadieren jederzeit nach jeder Richtung hin abfahren zu können, herrschte die gute Gepflogenheit, mit Trainkolonnen, die zu längerem vorhergesehenem oder unvorhergesehenem Halten gezwungen waren, nicht auf der Straße stehen zu bleiben, sondern seitwärts derselben an geeigneter Stelle irgend eine Parkformation zu be-