

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

Band: 77=97 (1931)

Heft: 1

Artikel: Der Standort des Zugführers im Angriff

Autor: Brunner, Karl

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-9963>

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>

Der Standort des Zugführers im Angriff.

Einem Aufsatz in der „Deutschen Wehr“¹⁾ entnehmen wir Gedanken, denen nachzugehen auch für uns fruchtbar sein wird. Es heißt dort: „Führen heißt vorangehen! Nicht vorne sein, war immer schimpflich für den Führer. Längst haben wir uns aber gewöhnt, den Führer größerer Einheiten nicht an der Spitze seiner Truppen, sondern auf der Befehlsstelle zu sehen. Der Führer der verbundenen Waffen gehört auf seine Befehlsstelle. — Im Augenblick der Feuereröffnung fällt der Schützenzug unter den Begriff „Verbundene Waffen“. Er verfügt über Truppen mit verschiedenen Aufgaben. Der Zugführer hat die Feuerkraft der Schußwaffen mit der Stoßkraft seiner Schützengruppen in Einklang zu bringen. An sich wäre es hierbei am leichtesten, dem Zuge voranzueilen. Vorne sieht er am besten. Er findet den günstigsten Weg für den Zug. Das sind Vorteile, die man nicht übersehen darf. — 1914 standen diese Vorteile in den Vorschriften noch im Vordergrund. Der Platz des Zugführers war vor seinem Zuge. — 1920 legten die Frontoffiziere die Erfahrungen des Weltkrieges in der A. V. J. nieder. Sie sagt: „Häufig (nicht etwa grundsätzlich) wird der Zugführer mit dem Zugtrupp vorausziehen, um selbst zu erkunden, jedoch: bei Gefahr plötzlichen Zusammenstoßes mit dem Feinde und im starken Feuer gehört er zu seinem Zuge.“ Der Führer soll also im wirksamen Feuer einen Platz vermeiden, der ihn als Führer kenntlich macht. Die großen Offiziersverluste des Jahres 1914 gaben diese Lehre. Sie wurden maßgebend, nicht nur aus Sorge um das Leben des nie voll zu ersetzenden Führers, sondern auch aus der Erkenntnis der führungstechnischen Vorteile. Der Zugführer führt seinen Zug durch Melder, selten mit Stimme und Zeichen. In diesem Sinne fordert die A. V. J.: „Er begibt sich an Stellen, die ihm für längere Zeit Einfluß auf seine Gruppen und Uebersicht über das Angriffsgelände ermöglichen.“ — Man verzichtet auf die Vorteile des vorwärtsgelegten Platzes. Der vorausziehende Führer wird durch Späher ersetzt. Ihre Aufgabe endet mit der Feuereröffnung der feindlichen Infanterie. Sie lassen sich dann von den vorgehenden Gruppen aufnehmen. Der Zugführer, er ist es, der diese nach vorne treibt. Das ist ein wichtiger Teil seines Führertums. Die A. V. J. verlangt das von ihm, wenn sie sagt: „Beim Angriff ist die treibende Kraft der Zugführer.“ — Erst wenn die Späher das feindliche Feuer herausgelockt haben, beginnt die Hauptaufgabe des Zugführers, die er nur von rückwärts lösen kann. Er lenkt das Feuer der M. G. auf den schießenden Gegner, er gibt den Schützengruppen ihre Angriffsziele. Können die Gruppenführer nicht in seiner Nähe sein, so muß die Uebermittlung seiner Feuer- und Angriffsbefehle durch Melder geschehen. Mit einigen Meldern vor dem Zuge liegend, würde er das Feuer behindern. — Ist der Angriff auf nächste Entfernung heran-

¹⁾ „Gedanken über den Platz des Zugführers.“ Deutsche Wehr. Zeitschrift für Heer und Flotte, Nr. 42, p. 1090, 12. Nov. 1930.

getreten, dann ist der Zeitpunkt gekommen, wo der Zugführer wieder zum Vorkämpfer, zum Führer wird. — Beim Sturm ist er an der Spitze des Zuges, er ist der Leiter und Vorkämpfer.“

* * *

Die Einführung des Zuges zu 5 Gruppen (3 Füsilier- und 2 LMG-Gruppen) bei uns führte vielerorts dazu, aus dem Führen des Zuges eine komplizierte Wissenschaft zu machen. Die Folge ist Unsicherheit des Zugführers, Mißtrauen der Gruppenführer und oft eine Nachlässigkeit in der persönlichen Haltung der Truppe die scharf bekämpft werden muß. Falsche Vorstellungen vom Krieg ersticken auch da die immer gleichbleibende Regel, daß Einfachheit und Manneswert schließlich allein diejenigen Werte sind, die im Feuer unüberwindlich bleiben.

Nach unsern Erfahrungen wären für unsere Verhältnisse aus dem obenangeführten Aufsatz folgende Gedanken hervorzuheben. Der Zugführer darf seine Gruppen nicht zu früh auseinanderziehen, etwa einer „Befehlsausgabe“ zu liebe. Er soll so lange als die Verhältnisse es erlauben seinen Zug geschlossen führen. Geht dies nicht mehr, so heißt dies noch immer nicht, daß der Zug in 5 Gruppen aufgelöst die Vorwärtsbewegung macht. Das bedeutet auch noch nicht Befehlsausgabe und Standort des Zugführers hinten. Der Zugführer gehört noch immer nach vorn. Eine Regel läßt sich ohne Ausmalung des konkreten Falls allerdings kaum aufstellen. Soweit dies möglich ist, tut es Art. 230 des E. R., wenn es sagt: „Wird ein Zusammentreffen mit dem Gegner wahrscheinlich, oder muß mit feindlichem Feuer gerechnet werden, so ordnet der Zugführer die Entfaltung an. Hierzu läßt er eine Gruppe als *Richtungsgruppe* vorausgehen. Der Rest des Zuges folgt, geschlossen oder entfaltet, die Gruppen mit Zwischenräumen und Abständen. *Der Zugführer befindet sich vorn bei der Richtungsgruppe.*“

Beim Ansetzen des Angriffes wird der Richtungsgruppe ein bestimmtes, nahes Angriffsziel, befohlen, die LMG-Gruppen werden zu rascher Feuerunterstützung bereitgehalten, die übrigen Gruppen hält der Zugführer zurück, um sie nach Klärung der Lage zweckmäßig einsetzen zu können. Daß der Zugführer in dieser Etappe des Kampfes zum Gros seines Zuges gehört und nicht vor den Zug, ist klar. So nur kann er seinen Zug entweder persönlich weiterführen oder an seine ihm noch zur Verfügung stehenden Gruppenführer knappe Befehle geben. Das Mittel des Meldeläufers in der Hand des Zugführers darf nicht hoch in Rechnung gestellt werden. Es beginnt nun jener Wechsel von Feuer und Bewegung, jene Wechselwirkung von Feuerlocken auf sich vorwärtsbewegende Schützen und Feuer auf den schießenden Gegner. Schon verhältnismäßig früh in dieser Etappe wird der Zugführer sich entschließen, persönlich nach vorn zu gehen. Einmal ist zu sagen, daß der richtig beseelte Zugführer persönlich einfach triebmäßig nach vorwärts *will*. Dann gehört er auch bald nach vorwärts.

Ist ein starker Teil des Zuges in *Sturmentfernung*, so muß der Zug-

führer an die Spitze. Denn in diesem Moment entscheidet entschlossenes Handeln. In mancher Situation kann wohl ein Unteroffizier, ein Gruppenführerstellvertreter, ein einzelner Mann den Impuls zu dieser letzten und entscheidenden Aktion in sich tragen. Seinem Wesen und seiner Stellung nach ist es Sache des Zugführers, das Beispiel zum Sturm zu geben. Nicht der bisweilen gepredigten komplizierten Anordnungen wegen, sondern ganz und allein weil das Beispiel des Zugführers jetzt Alles bedeutet. Das Aufschließen von Verstärkungen wird deshalb nicht abgewartet. Der Sturm ist immer abhängig von der Ausnützung eines günstigen Augenblicks, insbesondere hinsichtlich des psychologischen Momentes. Dieser Augenblick läßt sich nur vorn richtig werten. Darum heißt es ausdrücklich in Art. 237 E. R., Verstärkungen sollen nicht abgewartet werden. Mithin hat der Zugführer weder bei seiner hinten liegenden L. M. G.-Gruppe noch bei einer rückwärts liegenden Reserve etwas zu tun. Der Zugführer führt jetzt vorne durch sein Beispiel.

Es läßt sich nicht bestreiten, daß die Haltung mancher Truppen während des Gefechtes in den Manövern der letzten Jahre sich verschlechtert hat. Wir denken weniger an einzelkämpferisch-gefechtswidriges Verhalten, als an ein drückebergerhaftes Sichgehenlassen in Anzug, Haltung, Art der Schußabgabe und andere Dinge mangelnder Selbstdisziplin. Zu einem großen Teil ist diese Erscheinung zurückzuführen auf das Gefühl in der Truppe, im Gefechte gesichert zu sein vor den Blicken des Zugführers, der weit hinten liegt auf einer Art Kommandoposten, wo er weder den Zug taktisch führen, noch ihn moralisch in der Hand behalten kann. Der Zugführer hinten ist im Nu selbst nicht mehr Soldat, und ehe er dies erkennt, führt er auch keine Soldaten mehr.

Der Standort des Zugführers ist auch im modernen Kampf dort, wohin ihn das Gewissen des Mannes stellt. Und dies ist mit Ausnahme einer verhältnismäßig kurzen Zeit — nach der Entfaltung und während des ersten Feuerschutzes — in der Gruppe der ersten Kämpfer. Darum heißt der Leutnant *Zugführer*.

Major i. Gst. *Karl Brunner*.

A propos d'aviation militaire.

Par le Premier-Lieutenant *Ernest Naef*, Cp. Mitr. Car. IV/9, Lausanne.

Quand on examine la question de la cinquième arme, comme d'ailleurs celle de la navigation aérienne dans son ensemble — nous ne parlons ici bien entendu que du plus lourd que l'air — il ne faut pas perdre de vue que si les progrès des ailes sont certains, nettement démontrés, mathématiques, incontestables, il reste cependant un élément encore imprévisible: c'est la date, ou mieux l'époque à laquelle ce progrès sera tel que le nouveau moyen de transport, que l'arme créée par le conflit de 1914, puissent être considérés comme parvenus au point