

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

Band: 78=98 (1932)

Heft: 9

Artikel: Die Uebungen im Nach- und Rückschub bei der 4. Division (Schluss)

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-10830>

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.](#)

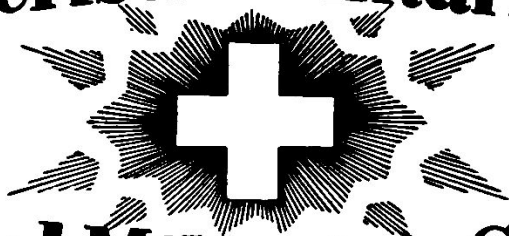
Terms of use

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: 01.04.2025

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

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung



Journal Militaire Suisse Gazzetta Militare Svizzera

Organ der Schweizerischen Offiziersgesellschaft

Redaktion: Oberst E. Bircher, Aarau

Mitarbeiter: Major i. Gst. K. Brunner, Zürich; Infanterie-Oberst O. Brunner, Luzern; Lt.-col. de Cavalerie F. Chenevière, Genève; J.-Major G. Däniker, Zürich; Justiz-Oberst J. Eugster, Zürich; Oberstlt. i. Gst. H. Frick, Bern; Oberstlt. i. Gst. A. Gübeli, Frauenfeld; Sanitätsmajor H. Heusser, Basel; Vet.-Major E. Hirt, Brugg; Verwaltungs-Major F. Kaiser, Bern; Infanterie-Oberst H. Kern, Bern; Ten.-colonnello del genio E. Moccetti, Massagno; Major d'Infanterie M. Montfort, Lausanne; Pr.-Lt. d'Infanterie E. Privat, Genève; Infanterie-Major M. Röthlisberger, Bern; Capitaine d'Infanterie A. E. Roussy, Genève; Major du Génie H. Walter, St-Prex; Oberstdivisionär U. Wille, Bern.

Adresse der Redaktion: Wildermettweg 22, Bern Telephon 42.292

Manöver der 6. Division.

Die Berichterstattung über diese Manöver wird in Form eines Beiheftes von uns publiziert werden. Die Ausarbeitung geschieht im Auftrage des Kommandanten des 3. Armeekorps durch Offiziere der Manöverleitung. Das Beiheft wird so bald als möglich erscheinen, immerhin wird die Ausarbeitung einige Zeit beanspruchen. Wir sind dem Kommandanten des 3. Armeekorps und dem Eidg. Militärdepartement, die uns diese Form der Manöverberichterstattung ermöglichen, zu grossem Danke verpflichtet, dem sich unsere Leser sicherlich anschliessen werden, da sie auf keine andere Art besser informiert werden könnten. Die Redaktion.

Die Uebungen im Nach- und Rückschub bei der 4. Division.

(Schluss.)

Mitgeteilt von der Generalstabsabteilung.

Vor bemer kung: In der Lagekarte sind leider zwei Versehen stehen geblieben, die der Leser wohl selbst schon berichtigt haben wird. Das Bat. bei Kulmerau (J. R. 49) sollte Nummer 123 tragen statt 125; das Brigadekommando bei Burg muss Nummer 11 tragen statt 12.

Die zweite Uebung.
(Nacht vom 19./20. Juli.)

Die von der Uebungsleitung ausgegebene neue Lage beruhte auf der Annahme, dass zwischen der ersten Uebung (53. Operationstag) und der zweiten 7 Operationstage lagen. Sie lautete wie folgt:

«Der Rückzug von Blau in der Nacht vom 52./53. O. T. war vom Gegner anscheinend nicht sofort bemerkt worden. Erst gegen Mittag des 53. O. T. trafen rote Verfolgungsdetachements an der Wigger ein, die sie jedoch infolge der Sprengung der Brücken und des Widerstandes der blauen Nachhut nicht zu überschreiten vermochten.

«Erst am 56. O. T. gelang es Rot, gegen Abend stärkere Truppen mit reichlichem Feuerschutz an unsere Nachhutstellungen heranzubringen. Die Nachhutdetachements gingen darauf in der Nacht vom 56./57. O. T. ungestört vom Feinde hinter die Abwehrfront der Division zurück und zwar:

Bat. 60 nach Kirchrud als Reserve der Br. 12;

J. R. 22 (— Bat. 54) nach Burg-Niederwil als Reserve der Br. 11;

J. R. 23 in den Raum Hildisrieden-Römerswil als Divisionsreserve;

Sch. Art. R. 3 in den Raum Tann-Brand-Blosenbergr (S. Münster), woselbst es in Stellung ging mit Schussrichtung der beiden sch. Mot. Kan. Abt. vor die Front der Br. 11, der sch. F. Hb. Abt. vor den rechten Flügel der Br. 10.

«Vom 57. O. T. abends an begann der rote Aufmarsch vor der Suhrstellung.

«Am 60. O. T. (19. Juli) griff der Feind unter starkem Feuerschutz auf der ganzen Front an. Besonders stark war der Druck aus dem Abschnitt Knuttwil-St. Erhard gegen das Höhengelände W. Münster. Gleichzeitig erfolgten zahlreiche Tiefangriffe von Fliegern mit Bomben und Mg. Feuer auf Fassungsplätze und Kolonnen der Dienste hinter der Front.

«Der Angriff brach in unserem konzentrierten Abwehrfeuer zusammen und war schon gegen Mittag gänzlich abgeschlagen; immerhin waren in der Stellung ziemlich zahlreiche Verluste, zumal durch Artilleriefeuer, eingetreten und der Munitionsverbrauch war ganz bedeutend. Auch die Staffeln der Dienste hinter der Front hatten mehrfache Verluste erlitten. Der Div. Kdt. befiehlt, die Fassungen wieder in die Nachtzeit zu verlegen.»

Im übrigen war angenommen, dass Fronttruppen und Dienste hinter der Front sich an denselben Standorten befinden wie am 18. 7.

Auf Grund dieser Lage gab die Division um 1400 einen Befehl für die Dienste hinter der Front heraus, dessen wesentliche Punkte wir hier zusammenfassend wiedergeben:

1. Munition.

a) *Fassungen*: Die Parkeinheiten mit Ausnahme der sch. F. Hb. Pk. Kp. hatten ihre Munition am Standort zu deponieren und Verlademannschaft zurückzulassen. Die Muntr. hatten um 2100 von ihren Standorten zu denen der Parks abzumarschieren und dort zu fassen.

b) *Uebernahme durch die Parks*:

Parks Br. 12 ab Mun. Zug Hochdorf 2300;
Parks Br. 11 ab Mun. Zug Hochdorf 2400;
J. Pk. Kp. 10 ab Depot Ebikon 2230;
F. Hb. Pk. Kp. 28 ab Depot Ebikon 2400;
Geb. Art. Pk. Kp. 4 ab Depot Ebikon 2315;
Sch. F. Hb. Pk. Kp. 5 und 6 ab Mun. Zug Hochdorf 0100.

Für die beiden sch. F. Hb. Pk. Kp. war vor dem Marsch zum Uebergabeort eine supp. Mun. Fassung für die supp. Muntr. der beiden Batterien in Hildisrieden angeordnet.

Für alle Parks waren die An- und Abmarschstrassen vorgeschrieben, wobei sie wiederum die von Motorlastwagenkolonnen weniger belegten Nebenstrassen zu benutzen hatten.

c) *Mot. Lastw. Kol. V/3* hatte 1930 ab Mun. Zug Rothkreuz Munition zu fassen und von dort über die schon für die erste Uebung befohlene Einbahnstrasse nach Kommeln zu fahren, wo die supp. Munitionsfassung für die beiden sch. Mot. Kan. Abt. stattfand.

Zu diesen Anordnungen ist zu bemerken, dass das Deponieren der Munition durch die Parks einen Ausnahmefall darstellt, der wenn irgend möglich vermieden werden muss. In der Regel lässt sich bei den Parks nicht genau voraussehen, wieviel Munition ersetzt werden muss. In der Uebung war dies allerdings, wie bereits erwähnt, aus Uebungsrücksichten befohlen worden. Im Ernstfall würde ein solches Verfahren meist dazu führen, dass nicht die ganze deponierte Munition von den Muntr. übernommen würde, so dass der gefüllt vom Uebergabeort zurückkehrende Park Munition vorfinden würde, die nicht verladen werden könnte. Normalerweise müssen die Muntr. am Standort der Parks kurz nach Einbruch der Dunkelheit fassen; erst nach Durchführung dieser Fassungen kann man beim Park feststellen, wieviele Fuhrwerke zum Auffüllen an den Uebergabeort zurückmarschieren müssen. Es ist dabei nicht immer zu vermeiden, dass einzelne Muntr. den Rückmarsch noch bei Tage antreten müssen, besonders solche der Infanterie; indessen kann die Flie-

gergefahrt und selbst die Fliegersicht bei diesen aus leichten Fuhrwerken zusammengesetzten Staffeln durch weites Auseinanderziehen sehr vermindert werden; wesentlich bleibt nur, dass die Fassungen selbst in der Dunkelheit stattfinden.

2. Sanitätsdienst.

Der *Verwundetenrückschub* durch San. Transp. Abt. 4 sollte stattfinden:

von Br. 12, 11, Div. Reserve, Div. Art. Gruppe und Div. Trp. auf die Uebernahmestelle beim Sanitätszug Baldegg oder ins Feldspital Baldegg;

von Geb. Br. 10 auf die Uebernahmestelle bei den Sanitätszügen in Luzern oder ins Kantonsspital Luzern.

Die *Leichtverwundeten* waren auf die supp. Leerzüge (geleerte Munitions- oder Verpflegungszüge) in Hochdorf, Emmenbrücke und Rothkreuz zu evakuieren, deren Abfahrtszeiten angegeben waren.

3. Veterinärdienst.

Mob. Pferdesammelstellen im Gelände waren supponiert:

für Br. 12 in Leimbach (N. Reinach);

für Br. 11 in Winon (N. Münster);

für Br. 10 in Giebel (Station Rothenburg).

Die Evakuationen hatten auf die bereits erwähnten Leerzüge in Hochdorf und Emmenbrücke stattzufinden, zu denen die mob. Pf. St. Verladetachemente zu stellen hatte (supp.).

4. Verpflegungsdienst.

In der Nacht vom 19./20. 7. wurde für den 21. 7. gefasst. Als Fassungsplätze waren vorgesehen:

für Kampfgruppe J. R. 48 Gontenschwil Süd um 2145;

für Stab Br. 11, Gros der Kampfgruppe J. R. 21 und J. R. 22
Menziken um 2300;

für Bat. 53, sch. Art. R. 3 und Parks Br. 11 Münster um
0015;

für J. R. 23 und Geb. San. Abt. 14 Hildisrieden in der Unter-
kunft;

für sch. F. Hb. Pk. Kp. 5 und 6 Rain um 0145;

für Div. Stab 4 und Div. Trp. Hochdorf um 2030;

für Pks. Br. 12 Beinwil a. S. um 2215;

für Stab Br. 12 und Kampfgruppe J. R. 24 Unterkulm um
2330;

für Kampfgruppe J. R. 49 Gontenschwil Nord 0130.

Alle diese Fassungen ab Mot. Lastw. der Mot. Lastw. Kol. IV/A.

Für Kampfgruppe Geb. J. R. 19 Neuenkirch um 2300;

Für Stab Geb. Br. 10 und Kampfgruppe Geb. J. R. 20 Hellbühl um 2300;
für Kampfgruppe Geb. J. R. 47 und Br. Reserve Hellbühl um 2400.

Alle diese Fassungen ab Fuhrwerk der Geb. Vpf. Kp. III/4.

Die meisten übrigen Truppen fassten an den Standorten der Verpflegungstruppen in Cham und Emmen.

5. Motorwagendienst.

Supponierter Betriebsstoffersatz fand in Unterkulm, Münster, Rain, Neuenkirch, Hellbühl, Hochdorf und Cham statt, in Wirklichkeit aus Uebungsrücksichten nur in Hochdorf, Rothkreuz und Cham.

6. Materialtransporte.

Um auch die Mot. Lastw. Kol. I/4 und die zahlreichen, für die Fassungen nicht benötigten Fuhrwerke der Vpf. Abt. 4 in Emmenbrücke nutzbringend zu verwenden und zugleich den Strassenverkehr zu beleben, wurden supponierte Transporte von Stelungsbaumaterial angeordnet, und zwar:

durch Mot. Lastw. Kol. I/4 von Bahnhof Cham nach Rickenbach (N. W. Münster);

durch eine hippomobile Kolonne der Vpf. Abt. 4 (62 Fuhrwerke) von Bahnhof Emmenbrücke nach Neudorf S. Münster.

7. Strassenverkehr und Strassenpolizei.

Hier ordnete der Befehl nichts Neues an, da die Anordnungen für die erste Uebung in Kraft blieben. Das Einhalten der Einbahnstrasse für Motorfahrzeuge war durch die in den einzelnen Unterabschnitten des Befehls gegebenen Anordnungen sichergestellt.

* * *

Auch diese Uebung verlief trotz der Nachtzeit und der etwas stärkeren Strassenbelastung ohne wesentliche Reibungen.

Die Uebernahme der Munition auf dem Munitionszug in Hochdorf ging ohne Licht recht gut. Als Mangel stellte sich dabei heraus, dass in den Waggons selbst kein Licht vorhanden war.

Der Rückschub der Verwundeten wurde in der Weise durchgeführt, dass die Sanitätskompagnien ihre sämtlichen Träger und ausserdem noch überzählige Mannschaften des Trainkurses als Verwundete bezeichneten und teils den Sanitätskolonnen zum Abtransport übergaben, teils zu Fuss auf die Leichtverwundeten-sammelstellen zurückschoben. Eine gewisse Schwierigkeit ergab sich daraus, dass es mit Rücksicht auf die Kosten nicht möglich

gewesen war, der San. Transp. Abt. mehr als zwei für den Transport von liegenden Verwundeten eingerichtete Sanitätsautomobile zur Verfügung zu stellen. (Die San. Automobile werden erst bei der Mobilmachung eingerichtet; ihre Einrichtung bedingt die Demolierung der Karosserie der betreffenden Wagen.) Die eintreffenden Verwundeten wurden bei den Uebernahmestellen übernommen, behandelt und in die Sanitätszüge verladen, teils auch von vornherein dem Feldspital überwiesen. Im allgemeinen darf gesagt werden, dass diese verschiedenen Sanitätsanstalten sehr gut eingerichtet und mit auch bei Nacht leicht sichtbaren Wegweisern gut versehen waren.

Die Strassenpolizei bewährte sich. Es wurde angeordnet, dass alle Posten die durchfahrenden Kolonnen mit der Durchfahrzeit zu notieren hatten, so dass man jederzeit ein Bild über den Verlauf der Bewegungen erhalten konnte. Der Strassenverkehr spielte sich denn auch ohne Reibungen ab, was allerdings bei der grossen Front und den zahlreichen guten Strassen zu erwarten war.

Die dritte Uebung.

(Nacht vom 20./21. Juli.)

Der 20. Juli hatte wiederum als Vorbereitungsstag für die Uebung gedient. Zugleich wurden auch die in der Nacht zurückgeschobenen markierten Verwundeten ihren Einheiten mit den Motorwagen der San. Transp. Abt. wieder zugeführt.

Die Uebungsanlage nahm wiederum einen Zeitraum von 7 Tagen zwischen Uebung 2 und 3 an, während dessen sich der Gegner ziemlich ruhig verhielt, hingegen sichtlich Vorbereitungen für einen Angriff grossen Stiles traf. Die Anlage gab dann weiter an, dass am 67. O. T. (20. 7.) morgens der Kdt. des 2. A. K. beim Div. Kdt. eingetroffen sei und ihn wie folgt orientiere:

«Alle unsere Nachrichten deuten darauf hin, dass der Gegner einen doppelten Angriff mit sehr starken Mitteln vorbereitet und zwar einen Hauptstoss gegen die 4. Div. mit allgemeiner Richtung Sursee-Hochdorf-Zug, eine Nebenaktion aus der Front Brugg-Auenstein mit dem Ziel der Inbesitznahme des Kestenberges und der Flankenbedrohung unserer hinter die Reuss führenden Rückzugslinien. Die Angriffsbereitschaft soll nach übereinstimmenden Gefangenaussagen auf den 70. O. T. befohlen sein.

«Die Rüstungen unseres grünen Verbündeten schreiten programmgemäss vorwärts. Die grüne Heeresgruppe Süd dürfte am 80. O. T. hinter der Rheinstraße Basel-Waldshut aufmarschiert sein.

«Das 2. A. K. entzieht sein Zentrum und seinen linken Flügel der Bedrohung durch den roten Durchbruchversuch und geht

hinter die Reuss zurück, während der rechte Flügel wie bis anhin hinter der unteren Aare stehen bleibt.»

Dieser Orientierung lag ein Operationsbefehl des A. K. bei, der in der Hauptsache folgendes anordnete:

Rückzug der 5. Div. in den Abschnitt von der Reussmündung bis zur Linie Unterlunkhofen-Litzibuch (2 km N. Arni)-Birmensdorf (4 km N. W. Bonstetten, alles excl.).

Rückzug der 4. Div. in den Abschnitt von dieser Linie der Reuss entlang bis in die Gegend von Root und von dort über die Höhen von Udligenswil bis an den See.

Rückzugsbeginn mit dem Gros der Kampftruppen in der Nacht vom 21./22. 7.; Rückzug in zwei Märschen und zwar in der Nacht vom 21./22. 7. bis hinter die Linie Wildegg (ca. 10 km N. Seengen)-Lenzburg-Hallwilersee-Baldeggersee-Root, in der Nacht vom 22./23. 7. bis in die neue Stellung.

Strassenzuteilung: Strasse Teufenthal-Dürrenäsch-Niederhallwil-Nordeingang Seengen (östliche Dorfstrasse)-Sarmenstorf-Wohlen-Bremgarten gehört der 5. Div., Strasse Zetzwil-Leutwil-Boniswil-Schloss Hallwil-Seengen (westliche Dorfstrasse)-Meisterschwanden-Sarmenstorf Süd-Strassenschleife S. Pt. 627-Uezwil-Bünzen-Lunkhofen der 4. Div., Verkehrsregelung in Seengen und Sarmenstorf durch 5. Div.

Nachhuten verzögern den gegnerischen Vormarsch längs der Aa und zwischen Baldeggersee und Reuss bis mindestens zum 71. O. T. morgens. Nördlich des Hallwilersees Nhten. der 5. Div.

Diese Übungsanlage ging nur dem Div. Kdo. zu, während die Truppen lediglich eine kurze Mitteilung über die Ereignisse vom 60.—67. O. T. erhielten.

Das Div.-Kdo. erhielt weiter einen Befehl des A. K. über die Dienste hinter der Front, aus welchem hier nur die Bestimmungen über die Eisenbahnlinien von Interesse sind. Die bisher noch betriebenen Teilstücke Luzern-Littau und Luzern-Baldegg mussten ab 20. 7. 2000 evakuiert werden. Die Linie Zug-Rothkreuz-Wohlen stand ausschliesslich der 5. Div. zur Verfügung und durfte nur bis 21. 7. 0600 betrieben werden. Von diesen Zeitpunkten an hatten zu basieren:

5. Div. auf der Linie Zürich-Baden;

4. Div. auf den Linien Zürich-Affoltern-Zug und Thalwil-Zug-Arth-Goldau-Rothkreuz. Die 4. Div. hatte aber damit zu rechnen, dass von diesen Linien nur die Teilstücke

Zürich - Birmensdorf - Bonstetten, Zürich-Thalwil-Zug-Arth-Goldau betrieben werden konnten, sobald der Gegner vor der Reussfront aufmarschieren würde.

Die Lage der Dienste hinter der Front wurde so angenommen, dass trotz der relativen Ruhe auf dem Kampffeld doch ein ziemlich beträchtlicher Munitionsverbrauch bestehe, der allnächtliche Fassungen bedinge, besonders auch, da die Depots in den Stellungen schon seit einigen Tagen auf Armeebefehl abgebaut worden seien. Ebenso treten auch täglich durch Handstreichs und Störungsfeuer nicht unbeträchtliche Verluste ein.

Die Uebungsleitung hatte dem Div. Kdo. sodann auch den Entschluss des Div. Kdten. für den Rückzug zugestellt, auf Grund dessen dann ein «Befehl für den Abbau der 4. Div.» herausgegeben wurde, dessen wesentliche Bestimmungen wie folgt zusammengefasst werden können:

Es gehen zurück:

- a) *in der Nacht vom 20./21. 7.*, und zwar mit Abmarsch um 2400, die Nachhuten:

Det. Seedefilee (J. R. 22 ohne Bat. 54, sch. F. Hb. Abt. 3) in den Raum zwischen Hallwiler- und Baldeggersee;

Det. Hochdorf (J. R. 23 und sch. Mot. Kan. Abt. 5 und 6) hinter die Ron vom Baldeggersee bis in die Gegend von Houlern (W. Eschenbach);

Det. Inwil (Bat. 43) in den Raum Houlern-Mettlen-Inwil.

Alle drei Det. hatten in ihren neuen Abschnitten Aufnahmestellungen zu beziehen. Geb. Br. 10 hatte kleinere Det. zur Sperrung der Reussübergänge von Perlen bis Luzern auszuscheiden.

- b) *in der Nacht vom 21./22. 7.:*

Gruppe Br. 12 in den Raum Meisterschwanden-Mettmen-Schongau-Buttwil-Bettwil-Fahrwangen;

Gruppe Br. 11 in den Raum Hämikon-Sulz-Lieli-Wiggwil-Beinwil-Winterschwil-Müswangen;

Gruppe Geb. Br. 10 hinter die Reuss in den Abschnitt Rothkreuz-Udligenswil-Adligenswil-Luzern;

Div. Truppen im allgemeinen in den neuen Stellungsraum.

- c) *in der Nacht vom 22./23. 7.:*

Gruppe Br. 12 hinter den Reussabschnitt Unterlunkhofen-Obfelden;

Gruppe Br. 11 hinter den Reussabschnitt Maschwanden-Rothkreuz;

Gruppe Geb. Br. 10 hinter den Abschnitt Honau-Root-Udligenswil-Küssnacht.

Für die Dienste hinter der Front erliess das Div. Kdo. um 1500 einen Befehl, dessen wesentliche Bestimmungen nachstehend zusammenfassend angegeben sind:

1. *Verkehrsstrassen:*

Abschnitt Br. 12: Zetzwil-Seengen-Boswil-Lunkhofen = nördlichste Strasse der Div. nach Korpsbefehl (Strasse A.).

Abschnitt Br. 11: Reinach-Beinwil-Hitzkirch-Müswangen-Muri-Obfelden (Strasse B.).

Abschnitt der Div. Truppen: Abtwil-Sins-Knonau (Strasse C.).

Abschnitt Geb. Br. 10: Luzern-Küssnacht-Immensee (Str. D.).

2. *Munitionsdienst:*

a) *Fassungen:*

Br. 12: 2400 in Beinwil a. S., unter Kdo. Pk. Of. Br. 12;

Br. 11: 0030 Strassenkreuz 1 km S. Ermensee, unter Kdo. Pk. Of. Br. 11;

Geb. Br. 10: 2230 bei Sprengi (S. Rothenburg) unter Kdo. Pk. Of. Br. 10;

sch. F. Hb. Abt. 3: 2300 in Rain (supp.).

b) *Bewegungen der Parks:*

Die Parks marschieren nach Durchführung der Fassungen wie folgt:

Pks. Br. 12 unter Kdo. F. Art. Pk. Kp. 15 über Strasse A nach Boswil.

Pks. Br. 11 unter Kdo. F. Art. Pk. Kp. 13 über Strasse B nach Muri.

Pks. Geb. Br. 10 unter Kdo. F. Hb. Pk. Kp. 28 über Strasse D nach Küssnacht.

Sch. F. Hb. Pk. Kp. 5 und 6 über Eschenbach-Gisikon nach Cham.

c) *Auffüllen der Parks:*

Mot. Lastw. Kol. I/4 fasst am 20. 7. ab 2100 Mun. beim Mun. Zug Cham (supp.) und transportiert sie je zur Hälfte nach Muri und Boswil zu den dort befindlichen Parkgruppen (supp.). In Wirklichkeit wurde von dieser Kolonne die Munition der in Aarau demobilisierenden F. Art. Pk. Kp. 15 und 16 zurückgeholt.

3. *Sanitätsdienst:*

Verbandsplätze sind bis 20. 7. 2300 zu räumen. Nicht transportfähige und bis 2300 nicht abtransportierte Verwundete sind mit dem nötigsten San. Personal zurückzulassen.

Die *Leichtverwundetensammelstellen* werden auf 2400 aufgehoben. Stab F. Laz. 4 und alle Ambulanzen mit Ausnahme

der zu $\frac{2}{3}$ in Luzern, zu $\frac{1}{3}$ in Baldegg stehenden Amb. II/4, die sich in Luzern vereinigt, dislozieren nach Mettmensstetten.

F.Laz. 4 errichtet neu (supp.):

Uebernahmestellen bei den San. Zügen in Baar und Arth-Goldau; Leichtverwundetensammelstellen in Bonstetten, Mettmensstetten und Immensee.

Sanitätsposten an den Reussbrücken von Lunkhofen bis Gisikon.

Evakuationen auf San. Züge in Luzern, event. Kantonsspital Luzern.

San. Transp. Abt. 4 disloziert nach beendigter Evakuation nach Baar.

San. Zug Baldegg disloziert am 20. 7. 1745 nach Luzern, am 21. 7. spätestens 1200 nach Baar.

Die beiden San. Züge in Luzern dislozieren am 21. 7. spätestens 1200 nach Arth-Goldau.

Zu diesen sanitätsdienstlichen Anordnungen ist folgendes zu bemerken:

Die frühzeitige Räumung der Verbandplätze erfolgte aus Uebungsrücksichten, um nämlich den San. Kp. ebenfalls Gelegenheit zu geben, am Rückmarsch teilzunehmen. In Wirklichkeit wäre wohl der Verbandplatzbetrieb noch während des 21. 7. aufrecht erhalten worden, um auch die während dieses Tages noch verwundeten Leute richtig pflegen und evakuieren zu können. Dasselbe gilt wenigstens für einen Teil der Leichtverwundetensammelstellen. Man konnte sich fragen, ob es nicht nötig war, an der Reuss, etwa in Obfelden und Sins, Leichtverwundetensammelstellen für die Nachhutdetachements einzurichten. Andererseits war das Ausscheiden von Leichtverwundetensammelstellen in der Reusstellung verfrüht; es genügte, diesen Befehl zu geben, wenn der Gegner mit Vortruppen an der Reuss eintraf. Die Verschiebung von 2 Sanitätssägen nach Arth-Goldau, also hinter den äussersten linken Flügel der Division, ist kaum gerechtfertigt. Da die zugeteilten Militärsanitätsanstalten in Glarus und Chur lagen, hatten die Züge über Thalwil zu fahren. Verschiebung nach Baar und Affoltern wäre wohl zweckmässiger gewesen für die Zeitdauer, während welcher Verwundete aus der Nachhutzone abzutransportieren waren. Später konnte dann der Sanitätszug von Affoltern nach Bonstetten oder Zürich verschoben werden, während der in Baar dort zu verbleiben oder nach Sihlbrücke zu dislozieren hatte.

4. *Veterinärdienst* (supp.):

Schon jetzt waren neue Pferdesammelstellen im Gelände hinter der Reusstellung angegeben. Dies war etwas verfrüht. Hauptsache war zunächst, den Rückschub während des Rückmarsches sicherzustellen. Dazu genügten wohl je eine Sammelstelle in der Gegend von Hitzkirch, von Eschenbach und in Luzern, die bis in die Nacht vom 21./22. 7. stehen blieben. In dieser Nacht konnten sie durch neue Sammelstellen etwa in Muri und an der Sinsenerbrücke abgelöst werden, während die Sammelstelle von Luzern nach Arth-Goldau zurückging. Die Sammelstelle in Sins musste bis auf weiteres zu Handen der Nachhuten stehen bleiben. Im übrigen brauchte man hinter der Reuss vorderhand noch keine neuen Sammelstellen im Gelände einzurichten, solange die eigenen Nachhuten noch vor der Front standen.

5. *Verpflegungsdienst*:

Fassungen in der Nacht vom 20./21. 7. für den 22. 7.:

Br. 12 Seengen 0030 und 0130 ab Mot. Lastw.;
Br. 11 (Gros) Altwis 0100 ab Mot. Lastw.;
J. R. 21 und zuget. Trp. Hitzkirch 0130 ab Mot. Lastw.;
Geb. Br. 10 Emmenbaum 2330 und 0130 ab Fuhrwerk;
J. R. 23 und zuget. Trp. Hochdorf 0100 ab Mot. Lastw.;
Div. Stab und Div. Trp. Hochdorf 0130 ab Mot. Lastw.;
übrige Trp. Cham 0300 ab Magazin.

6. *Motorwagendienst*:

Supponierte Betriebsstofffassungen: Emmenbaum, Hochdorf, Seengen, Altwis, Hitzkirch, Cham. (Wirkliche Fassungen Rothkreuz, Hochdorf.)

Die Mot. Lastw. fahren mit abgeblendetem Licht.

7. *Trains*:

a) *Fassungstrains* fahren nach Durchführung der Fassungen:

Br. 12 nach Fahrwangen;
Br. 11 nach Müswangen;
Geb. Br. 10 (— Geb. J. R. 47) Udligenswil;
Geb. J. R. 47 Adligenswil.

b) *Bagagetrains* (supp.):

Br. 12 auf Strasse A nach Lunkhofen;
Br. 11 auf Strasse B nach Obfelden;
Geb. Br. 10 auf Strasse D nach Küsnacht;
Div. Trp. auf Strasse C nach Kappel.

- c) *Autotrains* (supp.):
Br. 12 und 11 nach Hausen a. A.;
Br. 10 nach Immensee;
Div. Trp. nach Hausen a. A.

8. *Strassenpolizei:*

- a) *Feste Verkehrsposten:* Hochdorf, Gelfingen, Hitzkirch, Fahrwangen, Sarmenstorf Süd, Boswil, Muri, Beinwil a. S., Reinach, Menziken-Dorf, Münster. Alle Posten zu 2 Rdf., nur in Münster 1 Uof. 3 Rdf.
- b) *Ambulanter Verkehrsdienst* (je 1 Uof. und 1 Rdf.) auf den Strecken Gelfingen-Hitzkirch-Aesch-Mosen-Ermensee-Gelfingen, Hochdorf-Hildisrieden-Sandplatten, Hochdorf-Eschenbach-Sandplatten, Eschenbach-Sisikon-Sins und Sins-Mühlau-Merenschwand-Brücke Obfelden-Brücke Ottenbach.
- c) *Relaisdienst* (1 Uof. und 1 Rdf.) auf der Strecke Beinwil-einach-Menziken.

* * *

Die Durchführung der Uebung spielte sich infolge der Uebungsbestimmungen etwas anders ab, als aus den Befehlen geschlossen werden kann. Die befohlenen Munitionsfassungen waren in Tat und Wahrheit Munitionsrückgaben, bei welchen die Parks alle von den Muntr. bei Anlass der ersten und zweiten Uebung gefasste Munition zurücknahmen. Die Parks hatten sie dann ihrerseits nach Uebungsabbruch an den von der Kriegsmaterialverwaltung befohlenen Orten abzuliefern. Leichtverwundete wurden bei dieser Uebung nicht mehr ausgeschieden, hingegen fand der Verwundetentransport wie in der vorherigen Uebung statt. Die Rückzugsbewegungen wurden nur teilweise durchgeführt, indem für die verschiedenen Truppenteile Linien oder Orte, teilweise auch Zeitpunkte bestimmt waren, auf denen für sie die Uebung als abgebrochen galt.

Im wesentlichen ging auch diese Uebung ohne allzu viele Reibungen vor sich. Ein sehr starkes Unwetter hatte allerdings an mehreren Orten zeitweise Strassenunterbrechungen und damit starke Verzögerungen zur Folge. Sehr starker Verkehr herrschte namentlich in Hitzkirch, wo ein Teil einer Ambulanz, die Munitions- und Fassungstrains einer Brigade, 2 Sanitätskompagnien und 3 Parkkompagnien durchmarschierten, um teils Müswangen, teils auf der steilen und schlechten Strasse nach Gelfingen Muri zu erreichen.

Der Abschluss der Rückwärtsbewegung wäre für grosse Teile der beteiligten Truppen und Trains zweifellos noch in die

Tageshelle gekommen. Dies zeigt erneut, dass man den ersten Sprung bei einem Rückzug nicht allzu gross machen darf, wenn man ihn unbedingt geheimhalten will. Dies gilt vor allem für Einheiten oder Trains, die vor Abmarsch noch Fassungen durchzuführen haben.

Zwischen 0300 und 0600 ging die Uebung allmählich zu Ende, nach Massgabe des Eintreffens der einzelnen Staffeln an den vorgeschriebenen Orten.

Beobachtungen und Schlüsse.

1. Allgemeines.

Im allgemeinen sind die Uebungen zur vollen Befriedigung der Uebungsleitung ausgefallen. Es kamen weniger Fehler und Reibungen vor, als erwartet worden war. Insbesondere hat sich gezeigt, dass die Landwehreinheiten und ihre Kader sich sehr rasch in ihre neue Aufgabe hineingefunden haben. Es darf daraus der Schluss gezogen werden, dass bei richtiger Anordnung der Dienste hinter der Front und guter Leitung der einzelnen Arbeiten, besonders der Fassungen, durch die verantwortlichen Kommandanten, eine soldatisch erzogene Truppe den Anforderungen dieses Dienstes voll entsprechen kann, auch wenn sie nicht mehr so dienstgewohnt oder für einzelne dieser Dienstverrichtungen nicht besonders ausgebildet ist. Daraus lässt sich der weitere Schluss ziehen, dass alle die Offiziere, die mit der Leitung dieser Dienste zu tun haben, einer sorgfältigen Sonderausbildung bedürfen, die überdies von Zeit zu Zeit wieder aufgefrischt werden muss.

2. Munitionsersatz.

Für die Durchführung des Munitionsersatzes haben diese Uebungen eine Reihe von interessanten Gesichtspunkten ergeben. Wir beginnen bei der Darstellung mit den hinteren Organen.

a) Der Uebergabeort. Es hat sich gezeigt, dass an einem grossen Uebergabeort, wie z. B. Hochdorf, auf den die Parks mehrerer Brigaden angewiesen sind, ein derartiger Betrieb herrscht, dass er den feindlichen Fliegern kaum versteckt werden kann. Wenn ein Zug oder Zugteil beobachtet wird, neben dem während vieler Stunden dauernd Fuhrwerksverkehr herrscht, so ist der Schluss auf eine Munitionsübernahme leicht, besonders wenn die Beobachtungshöhe erlaubt, festzustellen, dass es sich um Caissons handelt (bei Art. Muntr. besonders leicht). Es steht daher ausser Frage, dass der Feind versuchen wird, dieses wichtige Ziel anzugreifen. Der Uebergabeort für Munition ist dieser Gefahr viel mehr ausgesetzt als der für Verpflegung, weil er der Natur der Sache nach (Bedienung hippomobiler Kolonnen)

näher an der Front liegt und weil sich auch die Verladetätigkeit viel mehr zusammendrängt, als bei der Verpflegungsabteilung, die meist am Uebergabeort selbst untergebracht ist und daher Mittel und Wege finden kann, den Auslad der Waggon, allerdings mit grösserem Zeitverlust, in unauffälliger Weise zu bewerkstelligen.

Bei richtiger Aufstellung der wartenden Munitionsfuhrwerke ist allerdings die Möglichkeit ihrer Gefährdung durch Fliegerangriffe gering; hingegen ist der Zug selbst und die gerade bei der Uebernahme beschäftigten Fuhrwerke stark gefährdet, da es für sie eine Fliegerdeckung nicht gibt. Gegen diese Gefahr gibt es folgende Mittel:

Aktive Abwehr mit Mg. und Flab. Geschützen oder Jagdfliegern;

Tarnung der Uebernahmestelle;

Verlegung der Munitionsübernahme in die Nacht.

Die aktive Abwehr mit Mg. gewöhnlichen Kalibers reicht nicht aus. Solange der feindliche Flieger nicht mindestens in einer Höhe von 3000—4000 m gehalten werden kann, ist das Risiko viel zu gross. Solange wir aber keine Flab. Geschütze oder wenigstens Flab. Mg. grossen Kalibers haben, ist dieses Verfahren unanwendbar. Jagdflieger werden zum Schutze eines Uebergabeortes selten oder nie zur Verfügung stehen. Sie haben noch dringlichere Aufgaben.

Die Tarnung eines Bahnhofes, wo ein Mun. Zug steht, ist eine grosse Arbeit, die nur im starren Stellungskrieg in Frage kommt. Auch dann noch muss die Tarnung auf ihre Wirkung sorgfältig überprüft werden, damit sie nicht mehr verrät als verdeckt. Günstiger liegen die Verhältnisse, wo der Munitionsumlad ausserhalb einer Ortschaft, z. B. an einem im Wald oder dichten Obstbaumbeständen liegenden Geleisestück vorgenommen werden kann. Das ist aber nur zulässig, wenn die Linie vorwärts dieser Stelle nicht mehr benützt wird.

Es bleibt also als einziges sicheres Mittel für alle Fälle die Verlegung der Munitionsübernahme in die Nacht. Im Bewegungsverhältnis mag es zur Not noch angehen, einen grösseren Munitionsübergabeort bei Tage zu benützen, wenn man sicher ist, dass es sich nur um eine einmalige Benützung handelt; sowie sich aber die Benützung über mehrere Tage erstreckt, ist dies ausgeschlossen, weil der Uebergabeort, einmal erkannt, dann auch nachts angegriffen würde.

Der dauernde Nachtbetrieb ist freilich für die Truppe äusserst ermüdend und es ist daher kaum denkbar, ihn während einer längeren Zeitperiode durchzuführen. Wo die Lage zum Stellungskrieg erstarrt und daher wochen- und monatelang Munitionsüber-

nahmen in derselben Gegend notwendig macht, wird man doch wenigstens zeitweise wieder zum Tagbetrieb übergehen müssen. Soweit dann nicht die schon oben erwähnten Schutzmittel gegen Fliegergefahr anwendbar sind, bleibt nur übrig, die Munitionsübernahme auf verschiedene kleinere Stationen zu verteilen oder aber auf einem ganz grossen Bahnhof kleine Uebernahmegruppen auf verschiedenen Teilen der Geleiseanlagen einzurichten.

b) Verkehr zwischen Uebergabeort und Front.

Den Verkehr zwischen den Munitionszügen und den zur Front gehörigen Munitionstrains vermitteln die Parks. Ausnahmsweise kann bei grossen Entfernungen die Mot. Lastw. Kol. I noch dazwischen eingeschoben werden. Wenn schon die Parkkompagnien als «Patrontaschen» der Brigaden und Artillerieregimenter gedacht sind, so erfordert der eben erwähnte Umstand doch eine weitgehende Leitung durch die Division, und zwar hinsichtlich Anweisung des Aufstellungsraumes der Parks, als auch hinsichtlich der Zeit und der Strassen des Anmarsches zur Munitionsübernahme. Wo nicht eine grosse Entfernung von der Front zum Munitionszug den Einsatz der Mot. Lastw. Kol. I erfordert, wird man zweckmässig die Parks etwa auf halber Entfernung zwischen Front und Munitionszug unterbringen, wobei man sie wo möglich hinter einem deckenden Geländeabschnitt aufstellt. Näheres Heranziehen ist nicht nur wegen der Gefährdung dieser schwerfälligen Kolonnen durch Artilleriefirnfeuer oder im Falle feindlichen Einbruches nicht zu empfehlen, sondern auch, weil sie eine unzweckmässige Aufgabenverteilung bedeutet. Je näher die Parks an der Front stehen, desto mehr Marsch haben sie, desto weniger haben die Munitionstrains zu leisten. Die Aufgabe des Transportes vom Uebergabeort an die Front muss aber normalerweise unter diese beiden Staffeln gleichmässig verteilt werden. Auch die Regelung des Anmarsches muss von der Division getroffen werden, wenn es sich nicht um einen Uebergabeort handelt, der nur *eine* Brigade bedient.

c) Die Organisation der Munitionsübernahme.

Das Kommando am Uebergabeort muss ein energischer Munitionsoffizier führen, dem eine Anzahl Landsturmmannschaften zuzuteilen sind. Soweit solche nicht ausreichen, muss er weitere Hilfe von der Division anfordern (abkommandierte Parkmannschaften, Mannschaften von Truppen in Reserve, Hilfsdienstmannschaften). Die Organisation des Platzes besteht im Bezeichnen der An- und Abmarschstrassen und der Fliegerdeckungen, ferner im Anordnen von Fliegerschutzmassnahmen, soweit die Mittel hierfür vorhanden sind, oder in der Fühlungnahme mit einer bereits bestehenden örtlichen Fliegerabwehr. Wo es die

Geleise- und Zufahrtsanlagen erlauben, kann es vorteilhaft sein, zur Dezentralisation der Uebernahme den Munitionszug nach Munitionssorten in verschiedene Gruppen auseinanderzuziehen.

Zur raschen Abwicklung der Munitionsübernahme ist es notwendig, dass gleichzeitig an möglichst vielen Waggons gefasst wird. Die anmarschierenden Parkkompagnien müssen sich also entsprechend gruppieren. Enthält der Zug z. B. 2 Waggons Gewehr- und 3 Waggons Maschinengewehrmunition, 1 Waggon Handgranaten, so müssen immer 2 Caissons für Gewehr-, 3 für Maschinengewehrmunition und 1 Handgranatenwagen gleichzeitig zum Vorziehen bereit sein.

Wo es nicht möglich ist, die Zugsteile mit Infanterie- und mit Artilleriemunition getrennt aufzustellen, wird man je eine Infanterie- und eine oder mehrere Artillerieparkkompagnien verschiedener Kaliber gleichzeitig fassen lassen. Dazu ist es nötig, die Kompagnien derart aufzustellen, dass ihre Spitzen nahe der Einfahrt zum Abstellgeleise des Munitionszuges liegen. Man bildet dann sukzessive kleine gemischte Kolonnen, die zum Zug vorfahren. Für eine richtige Verbindung zwischen den übernehmenden und den noch wartenden Munitionsfuhrwerken muss der betreffende Parkkompagniekommandant selbst sorgen, besonders bei Nacht. In den Waggons muss Beleuchtung vorhanden sein, die jedoch derart abzublenden ist, dass die ausserhalb des Waggons befindlichen Gegenstände nicht beleuchtet werden.

Es liegt in der Natur der Sache, dass sich als Aufstellungsort von Munitionszügen nur solche Geleiseanlagen gut eignen, bei denen An- und Abmarsch der Fuhrwerke nicht auf die gleiche Strasse angewiesen sind.

d) Munitionsfassungen durch die Truppe.

Die von den Parkkompagnien organisierten Munitionsfassungsplätze haben manche Aehnlichkeit mit Verpflegungsfassungsplätzen; immerhin stimmt die Organisation nicht ganz überein. Zunächst ist es immer empfehlenswert, die Fassungsplätze für Infanterie- und Artilleriemunition zu trennen, auch wenn die Parks in derselben Ortschaft untergebracht sind. An sich können die Fassungsplätze für die Artillerie auch weiter zurück liegen, weil die Batteriestellungen sich ja meist ziemlich weit hinter den Fronttruppen der Infanterie befinden. Aehnlich wie beim Verpflegungsfassungsplatz müssen Wegweiser aufgestellt werden, ebenso wie dort ist hier am Eingang des Fassungsplatzes zunächst eine Stelle zur Inempfangnahme des Rückschubes (Packmaterial, leere Hülsen, vereinzelt Geschosse bestimmter Laborierdaten) zu bestimmen. Bei Infanteriemunitionsfassungsplätzen folgen dann zunächst mit Vorteil die mit Ma-

schinengewehrmunition beladenen Fuhrwerke des Parks, da alle Caissons der Truppe solche übernehmen, während Gewehrmunition nur von den Caissons der Infanteriekompagnien übernommen wird. Die Gewehrmunition kann auf einer Nebenstrasse aufgestellt werden, sodass nur die sie übernehmenden Caissons dorthin zu marschieren brauchen, während die ausschliesslich mit Maschinengewehrmunition beladenen Caissons direkt auf die Abmarschstrasse fahren können.

Nach Einführung des neuen Karabiners werden sich diese Verhältnisse wesentlich vereinfachen, weil mit dieser Waffe auch die bis jetzt für Gewehre gesperrte sogenannte Maschinengewehrmunition anstandslos verschossen werden kann.

2. Sanitätsdienst.

Die Erfahrungen beschränken sich hier der Natur der Sache nach in der Hauptsache auf den Verwundetentransport. Der Verlad der liegend zu transportierenden Verwundeten in die dafür bestimmten Sanitätsautos (sogen. Baslerkreuzwagen) hat gezeigt, dass diese verbesserungsbedürftig sind. Das Einhängen der Bahren ist mühsam, zeitraubend und für die Verwundeten selbst nichts weniger als angenehm. Für den Transport des Gepäcks ist zu wenig Raum vorhanden. Durch verhältnismässig geringfügige Abänderungen dürfte diesen Uebelständen abgeholfen werden können.

Die Verlegung von Verbandplätzen in ein Gelände mit schwierigen Wegverhältnissen (z. B. Schiltwald) hat gezeigt, dass für die Sanitätskolonnen oft rein fahrtechnisch schwierige Aufgaben zu lösen sind. Man wird daher nicht um die Prüfung der Frage herumkommen, ob die Kolonnenführung nicht besser einem Motorwagenoffizier an Stelle eines hiezu nicht vorgebildeten Sanitätsoffiziers anvertraut werden sollte.

Das Beladen einer Sanitätskolonne dauert naturgemäss eine gewisse Zeit. Es hat sich als fehlerhaft herausgestellt, das Beladen der ganzen Kolonne abzuwarten und dann in Kolonne zu fahren. Es liegt vielmehr im Interesse der Verwundeten, wenn jedes Automobil abfährt, sobald es beladen ist, damit die Verwundeten so rasch wie möglich in günstige Pflegeverhältnisse kommen. Dies gilt bei schlechter Witterung oder in kühler Nacht natürlich erst recht. Im übrigen fordern auch die Bedürfnisse des Strassenverkehrs eine derartige Auflockerung der Kolonnen.

Das Einzelfahren der beladenen Sanitätsautos erhöht natürlich die Möglichkeit, dass einzelne den Weg verfehlen. Dagegen helfen neben der Strassenpolizei auch zahlreiche Wegweiser; auch wird man, soweit es die Verhältnisse erlauben, tunlichst

dieselben Kolonnen immer in dieselben Abschnitte senden. Wenn von der Front bis in den Raum der Strassenpolizei ein Einbahnverkehr festgelegt ist, so sind Irrfahrten auch weniger leicht möglich. Sobald eine Kolonne in einem anderen als dem gewohnten Raum angesetzt wird, muss sie sehr genaue Befehle erhalten, damit keine Störungen entstehen. Das nachstehende Beispiel mag dies zeigen. Eine Sanitätskolonne, die im Abschnitt der Br. 11 gearbeitet hatte, erhielt Befehl, noch bei der Evakuierung des Verbandplatzes in Recketschwand (Geb. Br. 10) mitzuhelfen. Es wurde dabei unterlassen, dieser Kolonne mitzuteilen, dass Geb. Br. 10 ihre Verwundeten nach Luzern zu evakuieren hatte. So evakuierte die Kolonne wie bisher nach Baldegg, was nicht nur einen längeren Transportweg bedingte, sondern im Ernstfalle auch zur Ueberlastung des Sanitätszuges Baldegg geführt hätte.

3. Veterinärdienst.

Da der Pferderückschub nur supponiert war, liessen sich besondere Schlüsse aus der Uebung nicht ziehen.

4. Verpflegungsdienst.

Wie schon eingangs erwähnt wurde, konnte der Verpflegungsdienst bei diesen Uebungen nicht in dem Umfange durchgeführt werden, wie dies bei den grossen Manövern der Fall ist. Wesentlich neue Erfahrungen liegen denn auch nicht vor. Auf den Fassungsplätzen muss das Nachziehen der Fuhrwerke immer noch besser organisiert werden. Besonders wichtig ist dies auch bei Tage, wo dafür gesorgt werden muss, dass nicht ganze Kolonnen von Fuhrwerken zu frühzeitig aus der Fliegerdeckung herausfahren und dann ungedeckt und untätig herumstehen müssen, bis sie zum Fassen kommen. Zwischen der letzten Fliegerdeckung und dem Anfang des Fassungsplatzes (Rückschubstelle) muss eine Winkerverbindung eingerichtet sein, die das zeitgerechte Vorziehen des nächsten Fuhrwerks ermöglicht. Wenn durch dieses streng wagenweise Vorfahren zum Fassen auch etwas Zeit verloren gehen sollte, so ist dies bei Tagfassungen ganz belanglos und kommt jedenfalls im Hinblick auf die so erzielte Verminderung der Fliegergefahr und Fliegersicht nicht in Betracht.

Anlässlich der zweiten Uebung wurde auch zu zeigen versucht, dass in stabilen Verhältnissen die zahlreichen Transportmittel der Verpflegungsabteilung auch für andere als Verpflegungstransporte benützt werden können. Insbesondere wird es oft möglich sein, durch Abladen und Magazinieren der auf den hippomobilien Transportmitteln der Verpflegungskompagnien befindlichen Verpflegungsvorräte diese Fuhrwerke für andere Transporte freizubekommen.

Gelegentlich konnte man auf den Fassungsplätzen die Neigung zu allzu starkem Auseinanderziehen der Warengruppen feststellen. Das hat gar keinen Sinn, sondern beansprucht zu viel Platz und erschwert und verzögert den Fassungsbetrieb ganz beträchtlich. Das Auseinanderziehen der Warengruppen ist durch die verfügbaren Fliegerdeckungen bestimmt und ferner durch den Gesichtspunkt, dass im Falle feindlicher Beschiessung oder Bombenabwurfs nicht zwei Warengruppen in unmittelbarem Bereich desselben Geschosses oder derselben Bombe liegen. Dazu genügen aber schon Abstände von etwa 100 Meter. Bei Nachtfassungen wird man die einzelnen Warengruppen noch näher zusammenlegen müssen, weil sonst der Fassungsbetrieb zu lange dauert.

5. Motorwagendienst.

Besondere Erfahrungen von Belang liegen nicht vor. Hingegen wurde festgestellt, dass noch immer, besonders auch seitens von Stäben, zu wenig Rücksicht auf die Ruhe der Motorfahrer genommen wird. Besonders verwerflich ist es, die Motorfahrer stundenlang unnötig in Bereitschaft warten zu lassen. Wenn man voraussichtlich längere Zeit nicht zu fahren hat, so lasse man den Motorfahrer frei und bestelle ihn auf einen späteren Zeitpunkt. Wenn der Motorfahrer verpflichtet wird, seinen Aufenthaltsort zu melden, so ist er immer zu erreichen, wenn unvorhergesehene Umstände ein früheres Fahren verlangen. Mangelnde Rücksicht auf das Ruhebedürfnis des Motorfahrers und auch auf die Notwendigkeit des Wagenunterhaltes verbrauchen Kräfte und Material unnütz und können auch für den Benutzer des Wagens gefährliche Folgen haben.

6. Trainedienst und Pferdewesen im allgemeinen.

Noch immer gibt das Trainwesen zu Bemerkungen Anlass, weil mangelhafte oder unzweckmässige Massnahmen, sei es aus ungenügender Aufmerksamkeit und soldatischem Pflichtgefühl, sei es aus mangelnder Sachkenntnis getroffen werden. Neben der alten Erfahrung, dass scharfe soldatische Zucht gerade bei Truppen mit Pferden ein wichtiges Erfordernis ist, muss aber auch nie vergessen werden, dass Truppen mit vielen Pferden nur Leuten anvertraut werden dürfen, die über ein gewisses Pferdeverständnis und Fachkenntnisse verfügen. Dies gilt besonders für die Infanterieparkkompagnien. Nicht jeder gewesene Kommandant einer Mitrailleurkompagnie dürfte sich dafür eignen. Denn es ist eben doch nicht dasselbe, eine Kolonne aus lauter Zweispännern mit zum Teil beträchtlichem Gewicht (Handgranatenwagen, Munitionsbrückenwagen) oder bloss eine Karrenkolonne zu führen.

Neben zum Teil mangelhaften Kantonementseinrichtungen, die z. B. auch bei Artillerieeinheiten vorkamen, wie fehlende oder ungenügende Lattierbäume und dergleichen, besteht einer der Hauptfehler in der ungenügenden Fürsorge für das Pferd während des Gebrauchs. So werden die sich im Laufe des Tages ergebenden Pausen nicht oder nicht rechtzeitig zum Ausspannen, Füttern oder Abschirren benützt. So kommt es, dass Pferde stundenlang am stehenden Fuhrwerk angespannt bleiben und meist viel zu spät ihr Futter erhalten. Dies gilt ganz besonders auch für Fassungsfuhrwerke und Fuhrwerke der Verpflegungsabteilungen. Wo z. B. ab Fuhrwerk gefasst wird, so kann jedermann voraussehen, dass bei einem Fassungsplatz von einigermaßen bedeutendem Umfang das Fassungsgeschäft eine oder mehrere Stunden in Anspruch nimmt. Man wird daher zweckmässigerweise die Pferde der Verpflegungsfuhrwerke ausspannen und füttern, unter Umständen sogar abschirren, wenn man mit einer ausreichend langen Dauer des Fassungsgeschäftes rechnen kann. Dies entspricht übrigens auch der Forderung der Dezentralisation im Falle von Fliegergefahr. Alle unsere Kolonnenführer müssen demnach mehr daran denken, solche Pausen auszunützen und sich wenn nötig zu erkundigen, wie lange eine Pause voraussichtlich dauern wird.

Mehrfach wurde beobachtet, dass Kolonnenführer die Fahrer von Zweispännern bei Steilaufstiegen absitzen und die Pferde führen liessen. Das ist ein ganz verkehrtes Verfahren. Die Pferde werden so hin- und hergerissen, am Ausschreiten gestört und ermüden viel rascher. Auch die Gefahr von Fehlritten ist viel grösser. Gerade in diesen Fällen muss der Fahrer auf dem Bock bleiben und die Pferde von dort aus leiten. Wo in einzelnen Fällen ein Führen der Pferde, z. B. bei schwierigen Stellen oder über Kriegsbrücken (F. D. 146), notwendig wird, müssen dafür Wagenwachen oder andere Mannschaften befohlen werden; der Fahrer selbst bleibt immer an seinem Platze.

7. Strassenverkehr und Strassenpolizei.

Wenn sich im Strassenverkehr keine Reibungen von Belang ereignet haben, so darf man nicht vergessen, dass die Division auf einer sehr grossen Front verteilt war und dass überdies, abgesehen von den unmittelbar hinter der Front liegenden Teilen des Nordabschnittes, überall sehr günstige Strassenverhältnisse vorlagen. Die Leitung hatte für diesen ersten Versuch absichtlich möglichst einfache Verhältnisse schaffen wollen. Dazu kam natürlich, dass jeder Verkehr von Kampftruppen überhaupt ausfiel und dass die meisten Kolonnen der Dienste hinter der Front beträchtlich kürzer waren, als sie im Ernstfall gewesen wären. Man denke sich nur einmal die Division auf eine Angriffsfront

zusammengedrängt, also z. B. auf der Front Schiltwald-Tann (E. Sursee) zum Angriff gegen Dagmersellen-Santenberg und man kann sich schon ein Bild der ungleich grösseren Schwierigkeiten machen.

Trotzdem hat sich gezeigt, dass auch in diesen Verhältnissen eine straffe Verkehrsregelung nicht entbehrt werden kann. Zweifellos wäre gerade nahe der Front der Einbahnverkehr an vielen Stellen dringend notwendig. Die Strassenverhältnisse z. B. in der Gegend von Schiltwald sind derart ungünstige, dass ein Kreuzen von Kolonnen, wie z. B. von den Fassungen nach vorn fahrende Munitions- und Fassungsfuhrwerke und zurückfahrende Sanitätsautomobile, zum mindesten schwierig und zeitraubend ist und die Gefahr einer Strassenverstopfung naheliegt. Ein verhältnismässig kleines Automobil der Uebungsleitung konnte in der Nacht der zweiten Uebung nur mit grösster Mühe einen vorfahrenden Fassungstrain kreuzen. Anordnung einer Schleife mittels festen Wegweisern und Sperrtafeln behebt alle diese Schwierigkeiten.

Die *Strassenpolizei* hat sich recht gut bewährt. Die Radfahrertruppe ist zweifellos dafür geeignet. Es kann allerdings nicht die Rede davon sein, die heute organisatorisch vorhandenen Radfahrerverbände hiefür zu benützen, aber es ist denkbar, einen Teil der allmählich wachsenden Landwehrbestände zu verwenden. Für einzelne Aufgaben wäre es allerdings notwendig, berittene Strassenpolizisten zu besitzen. Doch könnten dafür wohl einzelne geeignete Elemente aus der Landwehrkavallerie ausgezogen werden.

Die Uebungen haben einwandfrei ergeben, dass für die Strassenpolizei ein besonderer Dienstchef im Divisionsstab notwendig ist, da von der Leitung dieses Dienstes alles abhängt. Frühzeitig muss dieser Chef zusammen mit einem Fachmann des Strassenunterhaltungsdienstes das in Frage stehende Strassennetz erkunden und die notwendigen Detailanordnungen treffen. Neben den festen Posten ist auf Strecken, die besonders dicht belegt sind oder wo die Strassenverhältnisse Störungen voraussehen lassen, ein ambulanter Verkehrsdienst einzurichten. Dieser Dienst wird durch Patrouillen versehen, die auf diesen Strecken zirkulieren und überall eingreifen, wo eine Notwendigkeit hiefür besteht. So hat z. B. während der Uebungen eine derartige Patrouille den Verkehrsposten in Hildisrieden in einem Zeitpunkt starken Verkehrsandranges wirksam unterstützt.

In allen Fällen, wo es sich nicht nur um ganz vorübergehende Aufgaben handelt, ist die telephonische Verbindung der Strassenpolizeiposten unter einander so rasch wie möglich einzurichten.

Bei besonders schwierigen Strassenverhältnissen und dichtem Verkehr, also in einer Lage, wie sie namentlich beim Aufmarsch zum Angriff im Hochgebirge mit nur einer einzigen Passtrasse im Rücken vorkommt, ist es häufig notwendig, einen eigentlichen Linienkommandanten einzusetzen; oft wird man hiefür einen Generalstabsoffizier verwenden müssen.

Die Truppe muss es lernen, sich den Anordnungen der Strassenpolizei rückhaltlos zu fügen. Am ersten Tag waren die Verstösse zahlreich, da viele Kolonnenführer glaubten, von einem einfachen Soldaten keine Befehle annehmen zu müssen. Erst ein scharfer Befehl der Uebungsleitung schaffte Ordnung. Alle Kolonnenführer sind verpflichtet, dem Strassenpolizeiposten mitzuteilen, um was für eine Truppe es sich handelt und wohin sie marschiert.

Die einzelnen Posten bedürfen folgender Akten, die von der Leitung des Strassenpolizeidienstes erstellt und wenn nötig vom Posten selbst ergänzt werden:

1. Uebersicht der Ausweichestrassen und der Fliegerdeckungen in der Nähe des Standortes und von Strassenschwierigkeiten (Engnisse, Baustellen und dergl.) im Abschnitt zwischen ihrem Standort und dem nächsten Posten.

2. Uebersicht der nächstgelegenen Verbandplätze, Leichtverwundetensammelstellen, Sanitätsposten, der Tränkestellen, Pferdesammelstellen und Beschlägstellen.

3. Formular zum Notieren der durchmarschierenden Truppen mit Angabe von Durchmarschzeit von Spitze und Schluss.

4. Wo es die Verhältnisse erlauben, ist den Posten auch eine Uebersicht der durchmarschierenden Kolonnen mit der voraussichtlichen Durchmarschzeit auszuhändigen.

* * *

Die Uebungen im Nach- und Rückschub bei der 4. Division haben ihren Zweck erfüllt; sie haben den Beweis geleistet, dass die bei uns vorgesehene Organisation der Dienste hinter der Front im allgemeinen den Bedürfnissen entspricht, und haben eine Reihe wertvoller Erfahrungen geliefert, auf denen weitere Studien aufgebaut werden können.

Die Parkkompagnie im Wiederholungskurs.

Von Major *Sebes*, Pk. Of. Stab 6. Division.

Dieses Jahr zum ersten Male werden ausser den Infanterie-Einheiten auch andere Formationen der Landwehr zum W. K. eingezogen und vom Standpunkt der gesetzlichen Gleichstellung aller Wehrmänner sicher mit Recht, denn nicht nur der Infan-