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

**Band:** 53=73 (1907)

**Anhang:** Beilage zur Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitung 1907. Heft II, Die Verpflegung unsrer Armee im Kriege

**Autor:** Immenhauser, G.

**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:** 16.05.2025

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

# Beilage

zur

# Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitung 1907

Redaktion: Oberst U. Wille.

II. Heft.

## Die Verpflegung unsrer Armee im Kriege.

Von

G. Immenhauser, Oberst.

BASEL.
Benno Schwabe, Verlagsbuchhandlung.
1907.

# Die Verpflegung unsrer Armee im Kriege.

Die Durchführung der neuen Militärorganisation muss eine Neuordnung der Korpsverpflegungsanstalt umfassen; die Umarbeitung der provisorischen Felddienstordnung (F. O.) zu einer definitiven Vorschrift muss folgen. Es ist also an der Zeit, dass Klarheit und Übereinstimmung gewonnen werde über die wichtigsten Grundsätze, nach denen unsre Armee im Kriege zu verpflegen ist. Heute gehen die Ansichten noch stark auseinander. Darüber muss man sich aber klar sein, dass für das Gelingen der Operationen und das Erreichen des Kriegszweckes ausser der Ausbildung und den kriegerischen Eigenschaften des Heeres und seiner Führer, ausser der Beschaffenheit der Bewaffnung und des übrigen Korpsmaterials sowie dem Munitionsersatz kein Faktor auf eigner Seite mehr in die Wage fällt, als eine gesunde, ausreichende und rechtzeitige Verpflegung. „Der Magen ist das Fundament jeder Armee.“ Ausser Zweifel steht, dass die Fortschritte der Technik und die dadurch verursachte Entwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel, wenn sie richtig benützt werden, die Verpflegungsschwierigkeiten stetig vermindern. Der Hauptunterschied zwischen der Kriegführung vor 100 Jahren und derjenigen von heute ist überhaupt durch die gewaltige und rapide Entwicklung der Verkehrsmittel verursacht. Wer sie nicht ausnützt, setzt sich selbst in Nachteil.

## I. Bisherige Entwicklung des Verpflegungsdienstes.

Bei der Grenzbesetzung 1870/71 hat der Verpflegungsdienst mit unbefriedigendem Resultat gearbeitet und in der damaligen Tagespresse waren Klagen über mangelhafte Verpflegung sehr zahlreich. Versagt hatte sowohl der Nachschub als die Selbstsorge; Ursache daran waren u. a. zu starke Zentralisation, zu geringe Selbständigkeit der Unterorgane, ungenügende Anleitung und Instruktion. Auf Grund der bei der Grenzbesetzung gemachten Erfahrungen und des Berichtes der zum Studium des Verpflegungswesens im Herbst 1871 zu der deutschen Occupationsarmee entsandten Mission (Oberst Feiss und Oberstleut. Good) wurde dann durch die Militär-Organisation 1874

jeder Division eine Verwaltungskompagnie zugeteilt. Sie bestand aus einer Verpflegungs- und einer Magazinabteilung; bei der Mobilmachung wurde ihr eine Abteilung des Trainbataillons der Division angegliedert. Diese Organisation fusste auf dem Grundsatz, dass der Verpflegungsbedarf hauptsächlich durch die Verwaltungskompagnie aufzubringen und zu verarbeiten und durch deren Train der Truppe zuzuführen sei. 1885 wurde die Organisation der Verwaltungskompagnie ergänzt durch die Einführung eines neuen Korpsmaterials, bestehend aus 4 Verpflegungseinheiten, von denen jede die Verpflegung für ein kombiniertes Infanterieregiment liefern sollte. „Wir erblicken in diesem neuen System des Transportes unsrer Verpflegungsanstalten einen wesentlichen Fortschritt zur Sicherstellung der Verpflegung unsrer Armee in allen gegebenen Verhältnissen, zumal sich das in den letzten Jahren angewandte System der Regieverpflegung (!) des ungeteilten Beifalls der Truppen und ihrer Führer erfreut hat.“ Dieser Satz der Botschaft vom 12. Mai 1885 zum Kriegsmaterialbudget 1886 charakterisiert das damalige, auf den Erfahrungen von 1870/71 fussende Verpflegungssystem. Als es sich später herausstellte, dass der nur 51 Mann betragende Sollbestand der Verwaltungskompagnien für die gestellte Aufgabe zu schwach sei, wurde die Rekrutierung so gesteigert, dass der Kontrollbestand dieser Kompagnien heute 170—180 beträgt.

Eine wesentliche Änderung brachte 1891 die Errichtung von Armeekorps. Um die Führung der Division zu vereinfachen und die Verpflegung einheitlich zu regeln (wohl hauptsächlich beim Marsche des Armeekorps in einer Kolonne), wurde aus den Verwaltungskompagnien der Divisionen die Korpsverpflegungsanstalt gebildet und ihr der Verpflegungstrain organisatorisch zugeteilt, den man durch Verschmelzung des Verwaltungstrains der aufgelösten Trainbataillone erhalten hatte. Um den Transport eines zweitägigen Verpflegungsbedarfes für das Armeekorps samt Landwehrbrigade zu ermöglichen, wurde 1906 der Bestand des Verpflegungstrains auf 610 Zugpferde und 208 bespannte Fuhrwerke erhöht.

Inzwischen hatte sich die Ansicht über das Backen und die Notwendigkeit der Gerätschaftswagen Modell 1885 wieder geändert. Man war zur Überzeugung gelangt, dass die Verwaltungskompagnien hauptsächlich in Zivilbäckereien backen sollen und dass das Ordonnanzmaterial der Korpsverpflegungsanstalt nur ein Aushilfsmittel sei für

Gegenden mit ungünstigen Kommunikationen und wenig Backöfen. Deshalb wird seit 1906 darauf verzichtet die Gerätschaftswagen zu bespannen, und dieses Material dürfte auch später kaum mehr erneuert werden. Schon 1871 hatte übrigens Oberst Feiss von der Anschaffung transportabler eiserner Öfen abgeraten.

Die 1904 erschienene prov. Felddienstordnung behandelte in ihrem IX. Abschnitt die Verpflegung gründlicher als frühere Vorschriften und führte ein Verpflegungssystem ein, das in den wesentlichsten Punkten abweicht von den Grundsätzen, die im Bericht des Obersten Feiss niedergelegt sind und der Militärorganisation 1874 und dem Armeekorpsgesetz zugrunde lagen. Die F. O. 1904 stellt in erster Linie auf die Selbstsorge der Truppe ab, geht also in der Dezentralisation der Verpflegungsbeschaffung bis an die äusserste Grenze; sie will aber einem Versagen dieses Verpflegungssystems vorbeugen durch eine gründliche Anleitung der betreffenden Cadres. Der Nachschub kommt erst an zweiter Stelle, wenn die Selbstsorge nicht genügt. Nachschub von frischem Fleisch wird als unmöglich erklärt; Nachschub von Brot soll sich auf Dauerbrot beschränken. Frisches Fleisch und frisches Brot erhält die Truppe nur, wenn sie selbst schlachtet und backt.

Es erscheint angezeigt, die wichtigsten Grundsätze der F. O. 1904 im Wortlaut folgen zu lassen. Aus Ziffer 336—339:

„Die Aufbringung (der Verpflegungsmittel) kann erfolgen:

*a)* durch die Truppe selbst, Selbstsorge. — Dieses Verfahren heisst aus dem Lande leben. Es bildet die eigentliche Feldverpflegung der Armee im Operationsverhältnis und findet grundsätzlich ohne von Fall zu Fall besonders zu erteilende Befehle statt; es macht die Truppe vom Nachschub weniger abhängig und gewährt die grösste Operationsfreiheit. Dazu gehört auch das Backen von Brot und das Schlachten von Vieh bei der Truppe selbst, unter Benützung lokaler Einrichtungen.

Sofort nach Ankunft im Nächtigungsorte betreibt die Truppe in dem ihr hiezu angewiesenen Umkreis die Ausbeutung der lokalen Hilfsquellen.

Auch das Backen von Brot und das Schlachten von Vieh wird meist regimentsweise organisiert, ersteres namentlich dann, wenn nur

wenige oder sehr grosse Bäckereien verfügbar sind. Andre Truppen, die mit der Infanterie gemischt untergebracht sind, erhalten ihren entsprechenden Anteil an der gemeinsamen Ausbeute."

Aus Ziffer 349 bis 354:

„Es gilt als erster Grundsatz, die Armee aus dem Kriegsschauplatze leben zu lassen. Sie greift in erster Linie auf die Hilfsmittel des Operationsraumes ..... Das Gesagte gilt für das Armeeganze, wie für dessen einzelne Teile bis zu den Truppeneinheiten hinunter. Auch diese greifen zunächst auf die Hilfsmittel ihres Kantonnierungsraumes und beziehen durch Nachschub nur, was sie selbst nicht aufzubringen vermögen. Der Nachschub ist gleichwohl von Anfang an zu organisieren und es sollen die rückwärtigen Verpflegungsstaffeln und Magazine unbekümmert um die Hilfsmittel im Truppenbereich stets die vorschriftsmässigen Verpflegungsbestände aufweisen..... Wo immer die Verhältnisse es gestatten, ist behufs Vorbereitung der Verpflegung für die nachrückenden Truppen das Verpflegungspersonal in den Nächtigungsraum vorauszusenden."

Aus Ziffer 362 und 364:

„Im Operationsverhältnis und falls der Nachschub nicht per Eisenbahn erfolgen kann, hat das Brot oft so lange Transporte zu ertragen, bis es in die Hände der Truppe gelangt, dass es dabei Schaden leidet. Die Bäckerei schafft unter diesen Verhältnissen daher meist nur Dauerbrot und die Truppen erhalten frisches Brot nur in dem Masse, als sie solches selber backen oder backen lassen..... Frisches Fleisch kann unter diesen Verhältnissen (gemeint ist der Bewegungskrieg) nicht Gegenstand des Nachschubes sein. Statt frischen Brotes führt die Verpflegungskolonne meist Dauerbrot, Zwieback oder Mehl."

Wenn es auch in der F. O. nicht gesagt ist, so muss doch angenommen werden, dass die Verpflegungskolonne an Stelle von frischem Fleisch nur Dörr- und Rauchfleisch, Speck, Käse und wohl auch Vieh mitführt.

## II. Die Selbstsorge. Pro und Kontra.

Es wurde dargelegt, dass die F. O. 1904 an die Stelle der mit der Mil.-Org. 1874 eingeführten Regieverpflegung, soweit es irgendwie möglich ist, die Selbstsorge setzt.

Es gibt verschiedene Abstufungen der Selbstsorge und des „aus dem Lande Lebens.“ Oberst Feiss sagt in seinem Bericht über das 1870/71 von der deutschen Armee angewendete Verfahren: „Wo indessen Requisitionen ausgeführt wurden, so wird im Interesse der Disziplin vor allem getrachtet, die Magazine durch die Behörden des fremden Landes bilden und verwalten zu lassen. Erst wo dieses nicht möglich ist, wird zu dem als unvorteilhafter bezeichneten System der Requisition durch dazu speziell befehligte Truppenabteilungen geschritten. In letzter Linie sodann wird zu dem Aushilfsmittel der direkten Requisition durch die Truppen geschritten, das deshalb so ungerne angewendet wird, weil das Requirieren der Truppen in einzelnen Dörfern und Gehöften leicht zu einem Raubsystem ausartet.“

Es muss hier eingeschaltet werden, dass Oberst Feiss seine Informationen den besten Quellen verdankt; war doch Kommandant der Okkupationsarmee während seines Aufenthaltes bei derselben der frühere Generalintendant im grossen Hauptquartier, Generallieutenant von Stosch. Auf unsre Verhältnisse übertragen, lassen sich nach den Darlegungen von Oberst Feiss folgende drei Arten von Selbstsorge oder „aus dem Lande leben“ auseinanderhalten:

*a)* Beschaffung der Verpflegung im Armeebereiche durch die dortigen Landesbehörden und zwar: in Feindesland durch die Zivilbehörden, im eignen Lande durch die Territorial- und Etappenbehörden.

*b)* Beschaffung durch die Verpflegungstruppen der Heereseinheiten, d. h. durch die Korpsverpflegungsanstalten oder Verpflegungskolonnen, nach den Anordnungen der Kriegskommissäre der Armeekorps und Divisionen.

*c)* Beschaffung durch die Truppe, d. h. durch die Untereinheiten der Division (Regimenter etc.). Wenn unsre F. O. 1904 von Selbstsorge spricht, so meint sie nur diese Art.

## Welche **Gründe** werden **für die Selbstsorge nach F. O. 1904** geltend gemacht?

1. Auch bei der Kriegführung im eignen Lande und in der strategischen Defensive biete das „aus dem Lande leben“ das einfachste Mittel zur Evakuation der Verpflegungsmittel des Armeebereiches und zur Schonung der Vorräte des

Landes. Weil unser Land klein und auf den Lebensmittelimport stark angewiesen ist, so steht ausser Frage, dass, wenn wir in einen Krieg der Nachbarstaaten verwickelt werden sollten, mit den Lebensmittelvorräten des Landes sparsam verfahren und vor allem auf den Viehbestand aller Landesgegenden, auf denjenigen des Armeebereiches im Hinblick auf das mögliche Vordringen eines Invasors am stärksten, gegriffen werden muss. Von diesem Standpunkte betrachtet, ist es aber durchaus gleichgültig, ob die Beschaffung durch die Truppe oder durch die Verpflegungskolonne erfolgt. Im letzteren Falle findet die Evakuation im allgemeinen nur etwas später statt, d. h. erst wenn die Verpflegungskolonne in einen Abschnitt einrückt, und nicht schon dann, wenn ihn die kombattante Truppenkolonne erreicht hat. Wird der Vormarsch für einige Tage unterbrochen, so besitzt die Verpflegungskolonne die Mittel und Organe, um das Schlachtvieh auch im engeren Truppenbereiche aufzutreiben.

2. Die rückwärtigen Verbindungen seien gefährdet und ein nur auf Nachschub sich stützendes System der Armeeverpflegung biete zu wenig Garantie. Dem ist entgegenzuhalten, dass Unterbrechungen der rückwärtigen Verbindungen hauptsächlich bei der Kriegführung in Feindesland eine Rolle spielen, im eignen Lande aber kaum in Betracht fallen werden. Was hat nicht die einzige Nachschubslinie der russischen Mandschureiarmee geleistet, obgleich sie durch ein okkupiertes Land führte? Während bei der Kriegführung im Feindesland die rückwärtigen Verbindungen durch Detachierungen (die Deutschen hatten am 1. März 1871 an Feldtruppen 455 782 Infanteristen, 57 779 Reiter, 1674 Geschütze und an Etappentruppen 114 099 Infanteristen, 5686 Reiter, 68 Geschütze) geschützt werden müssen gegen die Unternehmungen feindlicher Territorialtruppen, so wird bei der Kriegführung im eignen Lande der Schutz der rückwärtigen Verbindungen von den Territorialtruppen besorgt. Landwehr II und Landsturm sind, unterstützt durch die Geländebeschaffenheit unsres Landes, dieser Aufgabe gewachsen und wo sie, z. B. in der offnen Armeeflanke, nicht ausreichen, müssen auch aus andern Rücksichten Detachemente der Feldarmee stehen. Könnte übrigens wegen Gefährdung der Verbindungen mit dem Verpflegungsnachschub nicht gerechnet werden, so würde auch der Munitionsnachschub ausbleiben und wäre die Armee überhanpt lahm gelegt. Dieser Grund ist somit hinfällig.

3. Rücksichten auf Inanspruchnahme und Leistungsfähigkeit unsres Eisenbahnnetzes, auf Überlastung und Schwerfälligkeit der Bagagekolonnen und auf die geringen Marschleistungen der Verpflegungskolonnen.

Von einer Belastung unsrer Eisenbahnen durch Verpflegungstransporte könnte selbst dann nicht gesprochen werden, wenn unsre Armee vollständig auf den Verpflegungsnachschub angewiesen wäre. Für den Transport der Tagesverpflegung für Mannschaft und Pferde unsrer gesamten Feldarmee mit Einschluss der Landwehr I genügen vier Eisenbahnzüge. Der Transport des Tagesbedarfes an Brot für eine Armee von 180 000 Mann verlangt z. B. nur 23 gedeckte Güterwagen auf der Normalspur und 30 auf der Schmalspur. Schon 1871 schrieb Oberst Feiss: „Die Entfernungen sind bei uns nicht so gross, dass wir nicht selbst aus zentral gelegenen Öfen täglich Brot nach der Grenze schaffen könnten.“ Heute liegen die Verhältnisse für den Kriegsbetrieb der Eisenbahnen bedeutend günstiger als 1871. Es sei hier nur hingewiesen auf den Ausbau des Normalbahnnetzes und die Entwicklung der besonders für Verpflegungstransporte ebenfalls wichtigen Schmalspurlinien, auf die Vervollständigung des Rollmaterials, auf die Vereinfachung des Betriebes durch die Organisation der Bundesbahnen und auf die fortgeschrittenere Ausbildung unsrer Eisenbahn-Offiziere. Weil überdies im Kriegsfalle der Zivilverkehr von selbst abnimmt, teilweise auch eingeschränkt wird und weil die grossen Truppentransporte schon ausgeführt sein werden, bevor der Nachschub mit voller Kraft einsetzen muss, so kann, von Zwischenfällen abgesehen, auf ein sicheres Funktionieren der Nachschubtransporte gerechnet werden. Auch die Fahrzeit bildet kein Hindernis, denn ein Verpflegungszug braucht z. B. nur 9 Stunden, um von Winterthur nach Moudon oder Bellinzona zu gelangen; grössere Entfernungen werden kaum in Frage kommen.

Dass unsre Bagagekolonnen bisher überlastet und daher schwerfällig waren, sei ohne weiteres zugegeben; Abhülfe ist im Gange. Es wäre aber ein grosser Irrtum zu glauben, dass die Selbstsorge auch nur die geringste Besserung bringen kann. Das frische Fleisch gehört bei der Selbstsorge wie beim Nachschub auf die Fuhrwerke des Gefechtstrains. Das frische Brot, das unter Umständen abends im Kantonnement gebacken werden kann, ist für übermorgen bestimmt; es muss daher bei der Selbstsorge wie beim Nachschub am Morgen auf den Bagagetrain verladen werden.

Bei der Selbstsorge wird immer der Fall eintreten, dass die Truppen viel mehr Vorräte mitführen, als die Vorschriften festsetzen und dadurch den Train stärker belasten oder vermehren. Oberst Feiss schrieb darüber: „Die einzelnen Truppenkörper haben sich denn auch im Kriege sofort so viele Wagen beschafft, als sie zum Fahren notwendig hatten und haben diese Wagen nicht etwa täglich requiriert, wie es das Reglement vorsieht, sondern sie haben solche trotz allen Widerstrebens des Oberkommandos behalten, um sie sich unter allen Umständen zu sichern."

Der deutsche Generalstab schreibt in „Heeresbewegungen im Kriege 1870/71" (Mittler & Sohn): „Doch wäre es ein Irrtum, anzunehmen, dass sich durch das **Beitreiben**, wo es sich um grosse Heeresmassen handelt, immer eine wesentliche Beschleunigung des Marsches oder eine Verminderung des Fuhrwesens erzielen liesse. Das Beitreiben selbst erfordert Zeit und Marschleistung; es muss um so weiter ausgedehnt werden, je grösser die zu verpflegenden Massen sind. Es vollzieht sich ferner keineswegs in der Weise, dass jeden Tag nur gerade das angefordert wird, was zur Deckung des Tagesbedarfes erforderlich ist. Erfahrungsgemäss nimmt die Truppe, was sie findet, ist bestrebt, sich möglichst auf mehrere Tage sicher zu stellen, und das Zusammengebrachte trotz aller entgegenstrebenden Bestimmungen auf beigetriebenen Wagen fortzuschaffen. So wird gerade diese Verpflegungsart das Fuhrwesen bei der Truppe in das Unberechenbare und Unkontrollierbare steigern, und ein derartig vermehrter Train bei grossen Konzentrationen die in solchen Augenblicken besonders gebotene Abstreifung alles Trosses in hohem Grade erschweren."

Dem von der F. O. (Ziffer 364) erwarteten Vorteil, dass bei ausgiebiger Selbstsorge die Vorräte der Verpflegungskolonne für mehr als zwei Tage ausreichen können, steht somit nach der Kriegserfahrung der Nachteil einer vorschriftswidrigen Vermehrung der Truppentrains gegenüber.

4. Die Truppe erhalte frisches, unverdorbenes Fleisch. Schon wiederholt sind bei unsern Manövern grössere Quantitäten Fleisch in verdorbenem Zustand bei der Truppe angelangt. Zwar konnte wahrscheinlich nicht immer ermittelt werden, ob dieses Fleisch erst am Tage vorher geschlachtet worden ist; dennoch sei ohne weiteres zugegeben, dass es für die Konservierung des Fleisches das einfachste und sicherste ist, wenn am Abend bei der Truppe ge-

schlachtet wird und wenn das Fleisch über Nacht verkühlt, am folgenden Morgen auf die Fuhrwerke des Gefechtstrains verladen und am Abend dieses Tages gekocht und verspeist wird. Bälder dürfte aus Gesundheitsrücksichten das Fleisch überhaupt gar nicht genossen werden. Ein Verderben wäre bei diesem Verfahren nur dann möglich, wenn das Fleisch den ganzen Tag über auf offenen Wagen der Sonnenhitze ausgesetzt würde. Wird bei der Truppenkolonne geschlachtet, so unterbleiben auch die Schlachtviehtriebe in entlegene Schlächtereien, die unter Umständen bedeutende Gewichtseinbusse zur Folge haben. Das Schlachten bei der Truppe kann also wesentliche Vorteile bieten und sollte angewendet werden. solange der Kommandant des auf eine Strasse oder in einen Abschnitt gewiesenen Heereskörpers es für möglich und zweckmässig erachtet. Dabei ist nicht notwendig, dass stets für alle Einheiten dasselbe Verfahren Platz greife; z. B. können Einheiten, die im Tale bleiben, das Fleisch geschlachtet von der Verpflegungskolonne erhalten, während andre, die auf die Höhen entsandt wurden, selbst schlachten.

Ein Irrtum wäre es aber zu glauben, dass diese Selbstsorge eine frühzeitigere Verteilung der Abendverpflegung ermögliche, als der Nachschub. Auch das bei der Truppe geschlachtete Fleisch muss den Tag über im Gefechtstrain des Gros der Division nachgeführt werden und vom Eintreffen des Gefechtstrains am Nächtigungsorte bis zur Austeilung der Abendverpflegung wird immer die für die Einrichtung der Küchen und das Abkochen notwendige Zeit verstreichen, solange die Truppe nicht mit Fahrküchen ausgerüstet ist. Ich erinnere mich eines Manövertages, an dem der Gefechtstrain eines Infanterieregiments gleichzeitig mit den Bataillonen in den Kantonnementsort einrückte (dies war nur möglich, weil die Division sich zurückziehen musste) und trotzdem wurde die Verpflegung an diesem Tage nicht mehr rechtzeitig bereit. Hier kann nur die Einführung von Fahrküchen Abhilfe bringen.

5. Bei langen Landetappenlinien erhält die Truppe frischeres Brot, sobald im Truppenbereiche gebacken werden kann; auch können Etappenfuhrwerke erspart werden, sobald Mehl statt des voluminösen Brotes nachgeführt wird.

Auch diese Vorteile können nicht verneint werden und selbst im Zukunftskriege ist der Fall noch denkbar, dass (z. B. im Gebirge) ein Führer den Entschluss zum Gefecht fasst, um sich zunächst in

den Besitz einer Ortschaft zu setzen, die ihm als Verpflegungsbasis für die weiteren Operationen geeignet erscheint. Allein die Selbstsorge durch die Truppe ist keineswegs Vorbedingung einer solchen Ausnützung der örtlichen Ressourcen. Der Zweck kann in derartiger Lage ebenso sicher erreicht werden, wenn der Kommandant der Heereseinheit das Bäckerdetachement, über das unter diesen Verhältnissen seine Verpflegungskolonne verfügen muss, der Truppenkolonne in die neue Verpflegungsbasis folgen lässt, um in den dortigen Zivilbacköfen zu backen und wenn das daselbst hergestellte Brot in ein Feldverpflegungsmagazin abgeliefert wird, bei dem die Einheiten durch ihre Proviantwagen fassen lassen.

Dem Abwägen der Vorteile soll nun die Aufzählung der wesentlichen **Nachteile der Selbstsorge durch die Truppe** folgen:

1. An den kurzen Herbst- und Wintertagen, wo die Truppe bei Tagesbeginn abmarschiert und beim Einnachten im Nächtigungsorte anlangt, wo Bäcker und Metzger oft bei sehr mangelhafter Beleuchtung arbeiten müssen, wird die Selbstsorge viel mehr Schwierigkeiten verursachen und geringeres Ergebnis haben, als an langen Frühlings- und Sommertagen.

2. Der nach Ankunft am Nächtigungsort zu erstattende Verpflegungsrapport (Art. 346 und 347 der F. O.) mit der Meldung, was die Truppe nicht durch Selbstsorge beschaffen konnte und was ihr daher für den folgenden Tag nachzuschieben ist, kann erst beim Divisions- oder Korpskriegskommissär eintreffen, nachdem die Proviantwagen des Bagagetrains ihre Fassungen, sei es auf der Endeisenbahnstation oder von der Verpflegungskolonne, längstens vollzogen haben und bereits mit den Vorräten für morgen bei der Truppe angelangt sein sollten. Entweder wird also doppelt gefasst, d. h. durch Selbstsorge und durch Nachschub, oder die Nachschub-Verpflegung für morgen trifft verspätet ein. Deshalb und weil erfahrungsgemäss die Truppe, wo sie wirklich aus dem Lande leben kann, viel mehr beschafft als sie bedarf, werden viele Vorräte zugrunde gehen. Die Verpflegung durch Selbstsorge kostet folglich, ohne weiteren Nutzen für die Truppe, wesentlich mehr als die durch Nachschub.

3. Wird die Selbstsorge nicht den Verpflegungskolonnen, sondern den Truppeneinheiten übertragen, also von der Mannschaft besorgt, die am stärksten unter dem Einfluss von Gefahr und Strapazen steht,

deren Nervensystem am stärksten angespannt und erregt ist, so kann diese Selbstsorge leicht zu Härten gegenüber der Bevölkerung, sogar gegenüber der des eignen Landes, und zu Verstössen gegen die Disziplin führen. Auch unsre Mannschaft bietet, wie das bürgerliche Leben zur Genüge beweist, keine absolute Garantie dafür, dass die Selbstsorge nicht zu dem Raubsystem ausarte, von dem Oberst Feiss in seinem Berichte spricht.

4. Werden durch enge Truppenkonzentration in einer Ortschaft des eignen Landes gleich viel oder mehr Soldaten untergebracht, als sie Zivilbevölkerung zählt, so können deren Vorräte in Kurzem derart erschöpft werden, dass der Etappendienst auch der Zivilbevölkerung Lebensmittel (z. B. Mehl, Spezereien) zuführen muss, um sie vor Hunger zu schützen.

5. Weil das Bäckergewerbe nicht für den Export arbeitet, werden auch im Frieden nicht mehr Personen diesen Beruf betreiben, als bei der Brotversorgung der Gesamtbevölkerung ihren Lebensunterhalt finden. Weil der Bäckerberuf sehr anstrengend ist und eine starke Gesundheit erfordert, so ergreifen viele Bäcker nach kurzer Berufstätigkeit eine andre Beschäftigung; ältere Meister betreiben oft aus Gesundheitsrücksichten den Beruf nicht mehr selbst oder leisten nicht mehr viel darin; dienstpflichtige Ausländer sind beim Ausbruch eines Krieges abgereist; die jungen und leistungsfähigen Bäcker schweizerischer Nationalität müssen mit den Verwaltungskompagnien oder mit andern Einheiten einrücken. Bei der Mobilmachung wird folglich die Zahl der Brot konsumierenden Bevölkerung im Verhältnis viel weniger abnehmen, als die Zahl der produzierenden Bäcker. Von heute auf morgen kann nun das Brotbacken nicht durch Mannschaft der Hilfsdienste gelernt werden, vor allem nicht das Backen eines Brotes, das auf dem Transport nicht verdirbt. Auch kann nicht damit gerechnet werden, dass ein grosser Teil der Bevölkerung, die im Frieden das Brot vom Bäcker bezog, nach eingetretener Mobilmachung selbst backen werde. Infolge Zunahme der Konsumbäckereien und der Aenderung der Lebensweise finden sich Backöfen nur noch in den Bauernhäusern; die Bevölkerung der Städte und industriellen Ortschaften bleibt auf die Bäckereien angewiesen.

Diese Faktoren zwingen nun dazu, im Kriegsfalle mit den vorhandenen Bäckern zu rechnen. Würden Bäckerdetachemente den Regimentern abgegeben, wo sie ihre Kräfte tagsüber auf Märschen unnütz

verbrauchen und am Nächtigungsorte nur ein relativ sehr beschränktes Brotquantum erzeugen können, so fehlen diese Bäcker bei den Verpflegungskolonnen oder im Etappenbereich und Territorialraum. Dann riskiert man, dass auch die dortigen Bäckereien aus Personalmangel nicht mehr richtig betrieben werden können und infolge dessen Armee und Zivilbevölkerung Brotmangel leiden.

6. Weil Bäcker und Metzger unmöglich den Tag über marschieren und nachts backen und schlachten können, sondern wie die übrige Mannschaft ihre täglichen Ruhestunden bedürfen, wird das Nachführen dieser Mannschaft auf Fuhrwerken empfohlen. Darin liegt aber eine Gefahr für die so schwierig aufrecht zu erhaltende Ordnung und Disziplin in den mit Cadres spärlich dotierten Trainkolonnen; was dem einen erlaubt oder befohlen wird, nimmt sich leicht der andre heraus.

7. Die im Kriege auf dem Unterführer lastende Verantwortung und Arbeitslast nimmt mit der Entwicklung der Waffenwirkung und der technischen Hilfsmittel stetig zu. Erhaltung der Schlagfertigkeit und der soldatischen Eigenschaften der Truppe, Fürsorge für Kranke und Verwundete, Korrespondenzen mit den Angehörigen der Gefallenen, Verwundeten und Vermissten, Nahaufklärung, Sicherungs- und Verbindungsdienst, Gefechtsführung, Feldbefestigung etc. stellen im Kriege Anforderungen an den Unterführer, die alle Manöveranforderungen weit übertreffen. Soll nun die Sorge und Verantwortung für den so überaus wichtigen Verpflegungsdienst auch noch dem Unterführer aufgeladen werden? (Dies ist bei der Selbstsorge der Fall; denn wenn auch die Verpflegungsfürsorge den Quartiermeistern übertragen wird, so tragen doch die Kommandanten die Verantwortung.) Im Gegenteil! Sobald die Gewissheit besteht, dass die Verpflegung sichergestellt ist, wenn Division, Armeekorps, Armee und Etappendienst dafür sorgen, so sind die Unterführer von den Verpflegungssorgen möglichst zu entlasten und ist die Verantwortung für die Verpflegung den höheren Stäben (Generalstabsoffizieren und Kriegskommissären) und dem Etappendienst zu übertragen.

### III. Wann ist die Selbstsorge durch die Truppe möglich?

Die Antwort auf diese Frage kann an Hand der Ziffern 354 bis 358 der F. O. leicht erteilt werden.

Ziffer 354 beginnt: „Solange die Armee im Vormarsch in breiter Front und in wenig tiefen Kolonnen nicht erschöpfte Gegenden durchschreitet, ist das Mittel der Selbstsorge das einfachste, rascheste und zuverlässigste zur Sicherstellung der Verpflegung.“ Es sei zugegeben, dass 1870 die Selbstsorge in umfassender Weise ausgenützt werden konnte, als die III. und Maasarmee nach den Schlachten von Gravelotte und Sedan den Vormarsch auf Paris vollzogen oder als die II. Armee nach dem Fall von Metz an die Loire marschierte. Der Schutz der vorausgeeilten Kavalleriedivisionen und die moralische Verfassung des Feindes erlaubten dies. Eine solche Lage ist aber für uns unwahrscheinlich. Tritt unsre Armee aus dem Aufmarschraum den Vormarsch an, so kann er wegen der geringen Ausdehnung unsres Landes und der Nähe der Grenze in kurzem zum Zusammenstosse mit dem Gegner, auf jeden Fall mit starker Kavallerie führen. Dann ist das Bereitstellen von Verpflegung durch mit der Kavallerie vorausgesandte Verpflegungsorgane (Ziffer 360) zu Ende. Auf diesem Vormarsch der Armee können bei den Truppenkolonnen nur solche Verpflegungsmassnahmen angewendet werden, die überhaupt noch zulässig sind, wenn man in Fühlung mit dem Gegner steht. Sobald die Möglichkeit feindlicher Einwirkung besteht, bietet ein hauptsächlich auf Selbstsorge der Truppe abstellendes Verpflegungssystem zu wenig Garantie ; es wäre aber auch von nachteiligem Einfluss auf die Gefechtsbereitschaft der Truppe.

Die F. O. gibt dies eigentlich selbst zu, indem sie in Ziffer 354 fortfährt: „Schliessen die Kolonnen näher aneinander an, bewegen sie sich in tiefen Formationen oder in arm bestellten Gegenden, oder tritt ein Stillstand ein, so wird der Nachschub aus rückwärtigen Magazinen immer notwendiger, ja zeitweise überhaupt das einzige Mittel sein, die Truppen zu verpflegen.“ In einer derartigen Lage wird sich unsre Armee eher befinden, als auf dem Vormarsch in breiter Front.

Der Ziffer 355, die auf die Bedeutung der Selbstsorge bei energischer Verfolgung hinweist, ist wenig Bedeutung beizumessen. Gross angelegte, strategische Verfolgungen, wie die nach Waterloo, sind in der Kriegsgeschichte sehr selten und allgemeine Wehrpflicht und Landsturmorganisation steigern die Schwierigkeit ihrer Ausführung. Unsre Armee wird kaum in die Lage kommen, eine strategische Verfolgung auszuführen und die taktische Verfolgung hat keinen Einfluss auf das Verpflegungssystem.

In Ziffer 356 wird für den Rückzug in richtiger Weise mit der Bereitstellung der Verpflegungsvorräte durch Proviant- und Verpflegungskolonnen gerechnet; die Selbstsorge durch die Untereinheiten spielt hier keine Rolle. Weniger klar liegt aber die Aufgabe, die einem für die Verpflegung der Arrieregarde besonders zu organisierenden Verpflegungsdetachement zufallen kann. Eine Arrieregarde, die unter Umständen lange am Feinde bleiben, dann aber plötzlich und rasch zurückgehen soll, muss von Trains möglichst entlastet sein und darf sich durch Verpflegungsangelegenheiten nicht ablenken lassen. Ihr Verpflegungsbedarf muss durch die Verpflegungskolonne des Gros bereitgestellt, d. h. zurückgelassen werden. Bei der Arrieregarde kann nur bei einem längere Zeit andauernden Rückzug gekocht, vielleicht auch geschlachtet, auf keinen Fall aber gebacken werden; oft muss Konservenverpflegung eintreten. An eine Evakuation nicht verwendeter Verpflegungsmittel durch die Arrieregarde ist nicht zu denken.

Ziffer 357 verweist die Armee auf dem Flankenmarsche auf die Hilfsquellen des Marschraumes und sagt, dass in armen Gegenden Verpflegungskolonnen und Schlachtviehtriebe in die Truppenkolonnen einzuschalten seien. Weil der taktische Flankenmarsch vor einer feindlichen Front nur kurze Zeit dauert und ohne Einfluss auf das Verpflegungssystem ist, kann hier unter Flankenmarsch nur ein Abmarsch nach der Flanke, ähnlich dem Rechtsmarsch der dritten und Maasarmee zu verstehen sein. Eine solche Operation ist jedoch bei unsrer Armee so wenig wahrscheinlich und hat zudem mit ganz andern Faktoren (z. B. den Verkehrsverhältnissen im eignen Lande) zu rechnen, so dass die in den „Heeresbewegungen“ enthaltenen Schlüsse des deutschen Generalstabes kaum für unsre Verhältnisse passen.

## Schlussfolgerungen über die Selbstsorge.

1. Aus der allgemeinen Abwägung der Vor- und Nachteile der Selbstsorge und aus der Anwendung der theoretischen Ausführungen im Abschnitt „Anpassung der Verpflegung an die Operationen“ der F. O. auf die besondern Verhältnisse unsrer Armee ergibt sich, dass dem „aus dem Lande leben“ der Truppe enge Grenzen gezogen sind.

Diese Art der Selbstsorge erscheint nur durchführbar und zweckmässig in folgenden Fällen:

*a)* In der weitläufigen Aufstellung, die von den Truppen zwischen der Beendigung der Mobilmachung und dem Abtransport oder Abmarsch in den Aufmarschraum in der Nähe ihrer Korpssammelplätze und Verladestationen bezogen wird. In diesem Zeitpunkt ist die Armee über das ganze Land verteilt und ihre Gruppen befinden sich in der Nähe grosser, ressourcenreicher Ortschaften; mit feindlicher Einwirkung ist noch wenig zu rechnen.

*b)* Im Verlauf der Operationen bei kleineren Detachementen, die geringen Verpflegungsbedarf aufweisen und in der Regel in einem grossen Raume operieren. Das gilt auch für die Kavallerie, solange sie sich selbständig vor der Front oder in der Flanke der Armee befindet; immerhin wird ihr der Hafer oft nachzuschieben sein.

2. In erhöhtem Masse ist eine Selbstsorge durch die Truppe möglich, die sich **nur** auf die Beschaffung des Schlachtviehes und auf das Schlachten beschränkt.

Rücksichten auf Feindesnähe, Disziplin, Bevölkerung, Entlastung der Unterführer, Jahreszeit, Kosten etc. sprechen aber sehr zugunsten der Viehbeschaffung durch die Organe der Verpflegungskolonne und des Schlachtens bei der letzteren, d. h. zugunsten der Selbstsorge durch die Verpflegungskolonne. Dem Kommandanten der selbständigen Truppenkolonne soll daher Freiheit gelassen werden, die Viehbeschaffung und das Schlachten ganz oder teilweise entweder den Untereinheiten oder seiner Verpflegungskolonne zu übertragen und das System nach den Verhältnissen zu wechseln; bei der Dotierung der Heereseinheiten mit Schlächterdetachementen ist dem Rücksicht zu tragen.

3. Vom Backen bei der Truppe kann gar keine Rede sein. Verursacht der Brotnachschub aus dem Territorial- und Etappenraume Schwierigkeiten, so ist der Verpflegungskolonne ein Bäckerdetachement zuzuteilen, das für die ganze Heereseinheit backt und das Brot in ein Feldverpflegungsmagazin abliefert, wo es durch die Proviantwagen der Einheiten gefasst wird.

4. Durch das in Abschnitt IX der prov. F. O. aufgestellte Verpflegungssystem, das

*a)* die Selbstsorge durch die Truppe (Regimenter etc.) als eigentliche Feldverpflegung hinstellt,

*b)* einen Nachschub von frischem Fleisch sowohl auf den Etappenlinien als durch die Verpflegungskolonne ausschliesst,

*c)* hauptsächlich mit einem Nachschub von Dauerbrot oder Mehl rechnet,

ist somit die Verpflegung unsrer Armee im Kriege nicht hinreichend gesichert. Eine grundsätzliche Aenderung dieses Abschnittes bei Anlass der definitiven Ausgabe der Felddienstordnung ist geboten.

## IV. Einfluss der Fahrküche auf die Verpflegung.

Nachdem die Bundesversammlung mit der I. Nachtragskreditserie für 1907 einen Kredit für Versuche mit Fahrküchen für die Infanteriebataillone bewilligt hat, ist der erste Schritt zu ihrer Einführung getan. Welche Vorteile werden diese Fahrküchen für die Verpflegung der Armee bringen?

1. Das Fleisch, das für die Abendverpflegung nachgeführt wird, kann unterwegs nicht mehr verderben, weil es in den gut verschliessbaren Kochkesseln der Fahrküche der Sonnenhitze und dem Ungeziefer nicht ausgesetzt ist und weil es unterwegs, sobald die Gefahr des Verderbens eintritt, angekocht werden kann.

2. Während ohne Fahrküchen erst nach Ankunft des Gefechtstrains am Nächtigungsorte mit dem Kochen begonnen werden kann und deshalb bis zur Austeilung der Verpflegung noch die ganze für die Einrichtung der Küchen und das Kochen notwendige, nach Stunden zählende Zeit verstreicht, so ermöglicht die Fahrküche, sobald der Gefechtstrain des Gros am Nächtigungsorte eintrifft, sofort die fertige Verpflegung auszuteilen. Die Truppe erhält die Verpflegung um mehrere Stunden früher. Die bisher so häufige Verkürzung der Nachtruhe wegen der späten Beendigung des Abkochens kommt nicht mehr vor und die müde Truppe muss nicht mehr geweckt werden, um die Abendverpflegung zu fassen.

3. Es kann zu jeder Tageszeit, an jedem Orte, in allen Perioden des Krieges, im Bewegungs- wie im Stellungskrieg abgekocht und eine schmackhafte, gesunde Speise verabfolgt werden. Bei plötzlichem Aufbruch während des Kochens muss Suppe, Kaffee, Thee etc. nicht mehr ausgeleert werden. Eine Verpflegung bei Marschhalten verursacht wenig Schwierigkeiten und erfordert wenig Zeit. Warme Speise kann unter dem Schutze der Dunkelheit zu den vorderen

Gliedern der Vorpostenkompagnien und im Stellungskriege in die Gefechtslinie gefahren werden.

4. Das Kochen wird von frischer und im Kochen ausgebildeter Mannschaft besorgt und der Mannschaft abgenommen, die durch Marsch, Gefecht, Sicherungsdienst, Witterung, Gefahr etc. am stärksten mitgenommen ist. Infolgedessen wird reinlicher, besser und gesünder gekocht als im Einzelkochgeschirr oder in andern Kochgeräten. Die Lebensmittel werden besser ausgenützt. Kochen und Verpflegung sind leichter zu kontrollieren.

5. Im Kriege wird vielen Krankheiten, vor allem den ebenso häufigen als gefährlichen Erkrankungen der Verdauungsorgane vorgebeugt, die Leistungsfähigkeit der Infanterie gesteigert und der Effektivbestand der Armee weniger abnehmen.

6. Im Instruktionsdienst wird mancher Grund der Dienstverdrossenheit und der Abnahme der Dienstfreudigkeit beseitigt.

Die Richtigkeit des Gesagten ist durch die Erfahrungen, die unsre Kavallerie und Artillerie mit den Fahrküchen gemacht haben, zur Genüge bestätigt. Es hat aber Wert, auch einige ausländische Urteile zu erwähnen.

Schon am 5. Januar 1860 machte Moltke folgende Bemerkung zu dem Bericht des preuss. Oberstleut. Ollech, der während des Feldzuges 1859 zur französischen Armee kommandiert war: „Das Kochgeschirr vermehrt die Last noch durch die Tragweise, zu welcher dessen Volumen zwingt. Man will, dass jeder Mann kochen soll, aber die Folge kann sein, dass niemand kocht, wenn der Soldat, durch einen anstrengenden Marsch ermüdet, lieber ruht und hungert.

Tausende von Kochgeschirren erfordern eine Feuerung, die in vielen und ausgedehnten Landstrichen gar nicht herbeizuschaffen ist. Das Abkochen erfordert mehrere Stunden; alarmiert während dessen der Feind, so muss der Inhalt ausgegossen werden. Der Vorteil der kleinen Kochgeschirre kann solche Nachteile nicht aufwiegen und ist anderweit zu erreichen. Einzelne Leute und kleine Abteilungen finden überall zu essen, oder wenn nicht, so kann das gar nicht in Betracht kommen, wo es sich um einen so grossen Gegenstand wie die Erleichterung der Infanterie handelt.

Fahrende Kessel kochen auf dem Marsche. Der Soldat findet seine Mahlzeit fertig im Biwak und kann sich dort der Ruhe hingeben. Sie erfordern weit weniger Brennmaterial und sind nicht

ausschliesslich auf Holzfeuerung beschränkt. Sie folgen dem Truppenteil, wenn er alarmiert wird, und nehmen jedem Einzelnen ein Gewicht und eine Arbeit ab. Sie halten die Kompagnie beisammen und ziehen die Maroden heran. Allerdings entsteht der unleugbare Nachteil einer Vermehrung des Fuhrwerks.

Es ist möglich, dass eine Kompagnie von ihrem Kessel getrennt wird, obwohl sie ein grosses Interesse haben dürfte dagegen zu wirken; allein sie ist dann nicht übler daran, als mit den Kesseln ohne Feuerung.

Auch das Abkommen des Munitionswagens ist möglich und doch belastet man den Mann nicht mit der Reservechargierung."

Der deutsche Major von Tettau schreibt: in „Achtzehn Monate mit Russlands Heeren in der Mandschurei" über die Schlacht bei Liaoyan:

„Hervorheben muss ich noch, dass im Verlauf des Kampfes am 30. alles nur Mögliche geschah, um die Truppen zu verpflegen. Der Korpsintendant (X. Korps) Oberst Erdmann führte am Nachmittage persönlich Proviantwagen bis zu den Truppen vor und liess im feindlichen Feuer Brot ausgeben; mit Einbruch der Dunkelheit wurden die Feldküchen bis an die vordersten Stellungen herangezogen. Bis in die Schützenlinien wurde den Mannschaften warmes Essen gebracht; auch Konserven wurden ausgegeben. Dank den Feldküchen blieben die Truppen trotz der tagelangen Kämpfe bei Kräften und Gesundheit. Ich bin der Überzeugung, dass eine europäische Armee, besonders in einem nicht in hoher Kultur stehenden Lande, im Kriege ohne Feldküchen nicht mehr auskommen kann. Dass die Japaner diese Einrichtung nicht besassen, ist kein Beweis gegen meine Behauptung, da ihre Bedürfnisse ganz andre als die des Europäers sind."

Der deutsche Leutnant Ullrich, Kriegsberichterstatter der Kölnischen Zeitung bei der russischen Armee schrieb in seinem Aufsatz „Das XVIII. Armeekorps in seiner Tätigkeit um Mukden vom 26. Februar bis Mitte März 1905" (Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine, Juli 1906): „Am nächsten Morgen um 2 Uhr fuhr die Feldküche mit warmem Essen zur Batterie zurück unter dem Schutze der Dunkelheit, ich schloss mich der Feldküche an. Bei dieser Gelegenheit möchte ich einige Worte über die Verpflegung der Mannschaften in den Stellungen einflechten. Ich habe dieselbe längs der

ganzen Front der III. Division beobachten können und überall nicht nur gut, sondern vorzüglich gefunden. Die Leute erhielten, nach dem sich durch das Eintreten der Dunkelheit regulierenden Eintreffen der Feldküchen, etwa 6 Uhr morgens und 8 Uhr abends, warme Kost, früh ½ Pfund, abends ¾ Pfund Fleisch, zu beiden Mahlzeiten Kartoffel- oder Gemüsesuppe und Kasche, Brot und Tee mit Ergänzung aus den Ersparnissen des Truppenteils in sehr reichlichen Rationen.

Die Verpflegungskolonnen fuhren für die Infanterie regimentsweise gesammelt nach vorn: 16 Kompagnie-Feldküchen, zweispännig vom Bock gefahren, 8 einspännige Brotwagen, jeder zu 30 Pud für 2 Kompagnien = 15 Pud (600 Pfund) pro Kompagnie. Das Essen wurde entweder direkt an die Mannschaften verteilt oder den auf Posten befindlichen Leuten in Kochkesseln verwahrt. Die Feldküchen haben sich für den Stellungskrieg ebenso bewährt wie während der Märsche, wo sie, stets warmes Essen der Truppe nachführend, jederzeit zu rasten und die Truppe sofort zu verpflegen gestatteten."

Der französische Kriegsberichterstatter George de la Salle schreibt in seinem Buch „En Mandschourie":

„Chaque homme devrait savoir bien faire cuire sa soupe, être cuisinier. Mais, à ce sujet, combien il serait préférable d'adopter, chez nous, le fourneau de campagne russe. . . . Le soir les hommes sont harassés, se sont battus depuis l'aube: appétissante, cuite à point, la soupe est là, prête.

Au début de la guerre, les premières troupes de Sibérie entrées en campagne étaient dépourvues de cet instrument. Elles devaient, le soir, faire cuire la soupe, dans leur gamelle, comme chez nous. La dysenterie balaya les rangs: la mortalité fut, je crois, le 15 à 20 p. 100. Les fourneaux arrivèrent; dans les mêmes corps, cette mortalité baissa à 3 ou 4 p. 100. Allez donc demander à ces hommes qui se sont battus la journée entière, ou ont fait une marche de 30 kilomètres avec 25 kilogrammes de bagage, de bien cuire leur diner. Ils mangeront des légumes à moitié crus, peu leur importe: ils veulent dormir. Le fourneau de campagne russe, tel que je l'ai vu à l'œuvre, est l'idéal. Il serait désirable que l'armée française en fît un essai sérieux."

Zuletzt noch einige Citate aus einem Aufsatz im Januarheft 1907 der vom k. k. technischen Militärkomitee in Wien herausgegebenen „Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genie-

wesens.“ Verfasser ist Generalstabsoberst Alfred Krauss, der Chef der Intendanzsektion dieses Komitees, was der Arbeit einen dienstlichen Charakter gibt. Oberst Krauss ist aber auch der Verfasser jener bedeutenden Studie „Moltke, Benedek und Napoleon“, durch die dem Streit über die Unterschiede zwischen Napoleonischer und Molke'scher Kriegführung ein Ende gemacht wurde, der nach Erscheinen der Schriften des Generals von Schlichting in der deutschen Militärliteratur entstanden war. Seine hervorragende Kenntnis der Kriegsgeschichte und seine scharfsinnige Beurteilung von Ursache und Wirkung in den Ereignissen des grossen Krieges tritt auch in der Arbeit zu Tage, die den anspruchslosen Titel „Feldküchenwagen“ führt.

„So (d. h. **ohne** Feldküchen) wird es oft späte Nacht, bis der müde, erschöpfte Krieger endlich seine Hauptmahlzeit erhält und was für eine Mahlzeit! Das Fleisch meist zäh und hart, die Suppe schwach, das Gemüse zerkocht, das Ganze widrig nach Rauch schmeckend. Kein Wunder, dass oft erst der ganze Einfluss der Offiziere nötig ist, um die bereits schlafende Mannschaft zu zwingen, diese Nahrung zu sich zu nehmen. Der erschöpfte Soldat schläft lieber, er verzichtet auf die ganze Mahlzeit. . . . Gute reinliche Ernährung stellt eine prophylaktische Massregel ersten Ranges dar; lang dauernde, schlechte und notdürftige Verpflegung dagegen begünstigt das Entstehen und Umsichgreifen aller Krankheiten. Grosse physische Anstrengungen, schlecht gekochte, unzureichende und zu wechselnden Zeiten verabfolgte Nahrung sind daher von jeher die Ursachen grösserer Verluste gewesen, als sie die blutigsten Schlachten mit sich brachten.“

Dem Berichte eines höheren Generalstabsoffiziers, der den Krieg in der Mandschurei bei der russischen Armee mitgemacht hat, entnimmt Oberst Krauss:

„Nebst der langen Dauer der Kämpfe kann aus Erfahrung aus dem russisch-japanischen Kriege die noch höhere taktische Bedeutung für grosse Marschleistungen in langen Kolonnen abgeleitet werden. Die langen Gefechtsfronten und die grosse Widerstandskraft in der Verteidigung sind in den grossen Kämpfen die Ursache ihrer langen Dauer gewesen und diese lange Dauer bot Zeit zu Gegenmassregeln, welche in grossen Märschen ganzer Armeekörper bestanden. Als Beispiel dienen die Bewegungen des I. sibirischen Korps vom 25. Februar bis 3. März 1905. Bei solchen for-

cierten Leistungen fällt noch mehr als zum Anmarsch zur Schlacht die Fähigkeit zu raschen Märschen bei Erhaltung der physischen Kräfte des Soldaten ins Gewicht..... Auf Grund der vorstehenden Betrachtungen ersehe ich in den **fahrbaren Kücheneinrichtungen** das beste, vielleicht einzige Mittel, um während der mehrere Tage dauernden modernen Entscheidungskämpfe und bei anstrengenden Märschen die physischen Kräfte der Mannschaft zu erhalten.

Von ganz besondrer Bedeutung ist es auch, dass die Feldküchen es ermöglichen, zum Trinken fast ausschliesslich nur gekochtes Wasser bezw. Tee zu verwenden. Wenn die Truppen im Sommer, wo der ganze ebene Operationsraum fast nur stehendes, stagnierendes Wasser bietet, verhältnismässig wenig an typhösen Krankheiten gelitten haben, so ist dies den Feldküchen zu verdanken. Auffallend war es in den Monaten Juni bis Juli 1904 in der Gegend von Daschitsao, dass gerade das IV. sibirische Korps, dessen neu formierte Regimenter damals noch keine Marschküchen hatten, vom Typhus am schwersten heimgesucht war."

Aus dem offiziellen Bericht über die Kursker Manöver 1902 zitiert Oberst Krauss: „Einen grossen Anteil an der Unermüdlichkeit der Truppen muss man gerechterweise den Marschküchen zuerkennen, welche die Lebenskraft der Truppen um 20—30 % erhöhen, was namentlich bei forcierten Märschen zum Ausdruck gelangt, wo der Soldat während der Rast sein Mittagsmahl, bei einer zweiten grossen Rast eventuell auch ein Nachtmahl verzehrt. Man kann ohne Übertreibung sagen, dass drei Regimenter mit Marschküchen einer ganzen Division ohne Marschküchen ebenbürtig sind."

Oberst Krauss berichtet dann über die Versuche, die bei der österreichisch-ungarischen Armee mit 10 verschiedenen Modellen von Fahrküchen vorgenommen wurden, und ermittelt auf Grund der Versuchsergebnisse bei den grossen Manövern in Schlesien den Zeitunterschied zwischen der Eintreffzeit des Gefechtstrains einer Truppe am Marschziel und der Essenszeit dieser Truppe sowohl mit als ohne Fahrküche. „Als Küchen haben alle Wagen sehr gut entsprochen. Das Fleisch war weich und wohlschmeckend, die Suppe sehr kräftig. Die Speisen blieben noch 3—4 Stunden nach dem Ablöschen der Feuer genügend warm.... Die Menage aus den Küchenwagen war immer gleich

vorzüglich; dagegen war das Fleisch aus den Kochgeschirren und mitunter auch das aus den grossen Kochkesseln zäh und hart, weil die Mannschaft nicht die Geduld besass, das völlige Garwerden abzuwarten.“ Die Manöverversuche hatten ergeben, dass die **mit** Fahrküchen ausgerüsteten Einheiten ½ Stunde nach dem Eintreffen des Gefechtstrains speisen konnten. „**Ohne** Küchenwagen kommen die Truppen erst 4—5 Stunden nach dem Eintreffen des Gefechtstrains, also immer zu später Stunde, zu einem meist recht mangelhaft gekochten Mahle.“

Der österreichische Versuch umfasste auch die Kochkisten (Selbstkocher), deren Erprobung schon für unsre Armee angeregt worden ist. Dabei ergab sich, dass die Fahrküchen weitaus vorzuziehen sind. Eine wesentliche Fuhrwerksverminderung wäre durch die Einführung von Kochkisten nicht zu erreichen; denn sollen die per Kompagnie benötigten zwei Kisten rechtzeitig bei der Truppe eintreffen, so gehören sie auf besondre, schwach belastete Fuhrwerke. Oberst Krauss schreibt u. a. über diese Selbstkocher: „Zum Gebrauche müssen die vollkommen beschickten Kessel bis zum Kochen auf offnem Feuer erhitzt, angekocht, werden, was unter günstigen Verhältnissen zirka eine halbe Stunde dauert. Bei Regen, Kälte, Wind dürfte das Ankochen wesentlich mehr Zeit erfordern. Die angekochten Kessel werden in den Kisten versorgt. Das grosse Gewicht einer beschickten Kochkiste (zirka 200 kg) lässt es zur Erleichterung der Manipulation geboten erscheinen, die Kisten auf dem Wagen zu belassen und die Kessel einzeln heraus- und hineinzuheben. Das erschwert natürlich wieder die Beladung der Proviantwagen wesentlich und kompliziert die ganze Manipulation, wenn nicht für die Kochkisten, wie bei der Erprobung, ein eigner Wagen vorhanden ist. . . . . In beiden Fällen können daher die Proviantwagen erst nach beendetem Ankochen und nach Versorgung der Kessel in den Kisten endgültig beladen werden, ein gewiss nicht feldmässiger Vorgang.“

Die vorstehenden Zitate führen auch die übertriebene Bedeutung, die bei uns da und dort dem Kochen im Einzelkochgeschirr beigemessen wurde, auf das richtige Mass zurück. Diese Art von Abkochen ist und bleibt ein Notbehelf. Im Gebirge sind 2—3 Einzelkochgeschirre per Gruppe erforderlich und mit der Gebirgsausrüstung abzugeben. Unter normalen Verhältnissen genügt es, wenn

jeder Mann mit einer leichten Essschale ausgerüstet ist, in der er im Notfalle ein Stück Fleisch braten kann.

Über die Konstruktion der **Kompagnie**fahrküche — nur um eine solche kann es sich handeln — ist hier zu sagen, dass Gewicht und Spurweite so zu bemessen sind, dass die Fahrküche auch auf schlechten Fahrwegen, wie sie z. B. auf die Jurakämme führen, ohne Verzug den Nächtigungsort der Kompagnie erreichen kann. Für unsre Verhältnisse passt ein zweispänniges, vierrädriges Fuhrwerk mit höchstens 500 kg Zuglast pro Pferd. Ausser Fleisch und Gemüse für den laufenden Tag dürfen höchstens noch kleine Vorräte an Spezereien verladen werden.

## V. Die Fleischversorgung.

Es wurde dargelegt, dass die Behauptung in Ziffer 364 der F. O. „Frisches Fleisch kann unter diesen Verhältnissen nicht Gegenstand des Nachschubes sein“ mit der Einführung der Fahrküche zum grossen Teil ihre Berechtigung verliert. Auch sonst könnte man sich fragen, ob ein derartiges Misstrauen in den Transportdienst der Armee noch berechtigt sei in einem Zeitalter, in dem nicht nur der Export von frischem Fleisch aus der Schweiz nach dem Ausland (z. B. Paris), sondern hauptsächlich der Import aus Amerika und Australien nach Europa grosse Dimensionen angenommen hat. Beim Fleischnachschub für unsre Armee würde es sich um geringe Distanzen handeln; trotzdem würde vielleicht im Sommer der Fleischnachschub per Bahn besondre Massnahmen (z. B. Kühleinrichtungen in den Eisenbahnwagen) erfordern. Ausschlaggebend ist aber, dass nur durch die Selbstsorge der Heereseinheiten (d. h. der Verpflegungskolonnen) oder ihrer Untereinheiten (Regimenter) die gebotene Evakuation des entbehrlichen Viehbestandes des Operationsraumes erreicht werden kann. Insbesondre aus diesem Grunde ist an der Beschaffung des Fleisches durch Selbstsorge möglichst festzuhalten und handelt es sich hier nur darum, zu zeigen, wie der Fleischnachschub stattfinden kann, wenn nicht bei der Truppe, sondern bei der Verpflegungskolonne geschlachtet wird.

Ich setze voraus, dass jeder Tagesstaffel der Verpflegungskolonne (sie hat deren zwei) oder mindestens der vordern Staffel eine Feldschlächterei zugeteilt ist, die für den Bedarf der Truppenkolonne ausreicht. Diese Feldschlächterei ist entweder an der Endeisenbahnstation oder zwischen ihr und dem Nächtigungsraume der Truppen-

kolonne einzurichten. Das Nachziehen der Feldschlächterei muss nicht täglich stattfinden, weil dies dazu führen könnte, dass die Metzgermannschaft am Tage marschiert und bei Nacht schlachtet; es findet besser sprungweise statt und zwar zur Schonung der Kräfte und Verkürzung der Arbeitsunterbrechung möglichst per Bahn. Es ist auch nicht notwendig, dass die Feldschlächterei stets am jeweiligen Nächtigungsorte der einen oder andern Staffel der Verpflegungskolonne etabliert ist. denn eine vorübergehende Trennung spielt bei richtigem Gebrauch von Telegraph, Telephon, Motorrad, Automobil keine Rolle. Der Kommandant der Verpflegungskolonne wird daher den Standort der Feldschlächterei dorthin verlegen, wo er für Viehbeschaffung, Schlachten und Fleischnachschub am günstigsten liegt. Die Tagesetappen der Trainstaffeln der Verpflegungskolonne werden aber unter Rücksichtnahme auf die Verbindung mit der Truppenkolonne und die Marschleistung der Bespannungen bestimmt.

Das Schlachten bei der Feldschlächterei der Verpflegungskolonne und die vorübergehende Vergrösserung des Abstandes zwischen ihrem Standort und der Truppenkolonne wird nun hauptsächlich ermöglicht durch die Verwendung von Lastautomobilen für den Transport des Fleisches für den laufenden Tag von der Feldschlächterei zu den Kompagniefahrküchen. Das Gewicht des frischen Fleisches für ein Armeekorps samt Landwehrbrigade beträgt 14,200 kg. Dafür genügen acht Lastautomobile mit einer Tragkraft von 2—3 Tonnen. Auf fünf Lastwagen kann das Fleisch der fünf Infanterie-Brigaden, auf zwei dasjenige der übrigen Divisionstruppen, auf einen dasjenige der übrigen Korpstruppen verladen werden.

Mehrjährige Erfahrungen einer erstklassigen inländischen Fabrik geben folgende Anhaltspunkte über die Leistungsfähigkeit der Lastwagen: Mit einem drei Tonnen-Lastwagen voll belastet und einem Motor von 30 H.P. werden Steigungen von 10—12 % mit 8—10 km Geschwindigkeit pro Stunde zurückgelegt und Steigungen von 22 % noch mit einer Geschwindigkeit von 5 km pro Stunde bewältigt. 50 km Vollfahrt benötigen unter mittleren Verhältnissen 3—3½ Stunden, 50 km Leerfahrt unter allen Umständen nur 2½ Stunden. Der Benzinverbrauch beträgt hiebei ca. 30 kg pro 100 km.

Die Entfernung zwischen Feldschlächterei und Truppenkolonne wird nur ausnahmsweise 50 km betragen. Auch dann würde erst am Nachmittag bei der Feldschlächterei geschlachtet, hernach das

Fleisch während 6—12 Stunden verkühlt. Am folgenden Morgen würde das Fleisch auf die Automobile verladen, mit einer Geschwindigkeit von 5—20 km pro Stunde auf den Sammelort des Gefechtstrains geführt und dort auf die Fahrküchen umgeladen; am Abend, d. h. höchstens 36 Stunden nach dem Beginn des Schlachtens, könnte das Fleisch verzehrt werden. Die den Fleischtransport begleitenden Organe der Verpflegungskolonne können vor ihrer Rückkehr noch im Truppenrayon Schlachtvieh für die folgenden Tage auswählen und auf den nächsten Standort der Feldschlächterei bestellen; im eignen Lande kann lokaler Landsturm das Vieh dahin eskortieren. Die Zuteilung von etwa 2 Personenautomobilen an die Verpflegungskolonne würde diese Requisition des Schlachtviehes erleichtern.

Für die Bedeutung des Lastautomobils für den Fleischnachschub spricht auch, dass die für die Konservierung des Fleisches ungünstigste Jahreszeit, der Sommer, die günstigsten Bedingungen für die Automobilverwendung gibt. Verursachen aber Winter und Hochgebirge der Automobilverwendung gelegentliche Schwierigkeiten, so wird unter diesen Verhältnissen der Fleischtransport auf Wagen, Schlitten oder Tragtieren begünstigt durch die niedrige Temperatur und dünnere Luft; das Fleisch verdirbt dann weniger leicht und hält längeren Transport aus.

Für den Fleischtransport der ganzen Feldarmee sind mindestens 32 Lastautomobile notwendig. Es dürfte sich lohnen mit den Jahren für diese Wagen ein besondres Modell zu konstruieren und sie als Korpsmaterial der Verpflegungskolonnen anzuschaffen.

Schlussfolgerungen:

1. Die Versorgung des Armeekorps mit frischem Fleisch ist auch dann gesichert, wenn die Verpflegungskolonne das Vieh im Operationsgebiet aufbringt, selbst schlachtet und das Fleisch per Lastautomobil (im Winter und Gebirge nötigenfalls per Fuhrwerk oder Saumtier) den Truppen zuführt: Selbstsorge der Verpflegungskolonne.

2. Die Verpflegungskolonne ist mit den nötigen Lastautomobilen für den Fleischtransport auszurüsten; bei ihr soll stets eine Feldschlächterei (Metzgerdetachement) und zudem ein Schlachtviehdepot vorhanden sein, das den doppelten Tagesbedarf für die zugehörende Truppenkolonne decken kann.

3. Solange die Verhältnisse es gestatten, ordnet der Kommandant der Heereseinheit an, dass die Truppenkörper das Schlachtvieh im Kantonnementsraum der Truppenkolonne beschaffen und durch die ihnen vorübergehend zugeteilten Metzgerdetachemente schlachten lassen; diese Metzger werden zweckmässig aus der hinteren Staffel der Verpflegungskolonne an die Truppenkörper abgegeben.

4. Ist die Fleischselbstsorge durch die Truppenkörper nicht mehr am Platze oder versagt sie, so soll die Feldschlächterei der vordern Staffel der Verpflegungskolonne sofort nach Empfang eines bezüglichen Befehles (per Telegraph, Motorfahrer etc.) mit dem Schlachten beginnen können.

5. Kann im Operationsraum das Schlachtvieh nicht mehr aufgebracht werden, so ist der Nachschub so zu regeln, dass der Verpflegungskolonne aus dem Territorial- und Etappenraume Vieh zugeführt wird, die Verpflegungskolonne aber das Schlachten selbst besorgt.

## VI. Die Brotversorgung.

Gewiss gibt es in andern Armeen Fälle, wo das Brot von der Truppe gebacken werden muss. In der österreichisch-ungarischen Armee werden die Infanteriepioniere sogar in der Erstellung von Feldbacköfen aus Notmaterial ausgebildet. Zu derartigen Auskunftsmitteln ist diese Armee gezwungen durch die Rücksicht auf den östlichen Kriegsschauplatz, d. h. auf die Eisenbahn- und Strassenverhältnisse und Ressourcen im Gebiete beidseits der russischen, serbischen und montenegrinischen Grenze. Die besondern Verhältnisse des östlichen Kriegsschauplatzes zwingen auch zu andern Massnahmen, z. B. zur Erleichterung des Nachschubs durch Anlage von Feldbahnen, die täglich in einer beinahe der Tagesetappe entsprechenden Länge erstellt werden können. Es würde aber keinem österreichischen Führer oder Generalstabsoffizier einfallen, diese für den östlichen Kriegsschauplatz gebotenen Notbehelfe auf einen westlichen Kriegsschauplatz zu übertragen. Ebensowenig werden die Deutschen in einem Kriege gegen Frankreich die Hilfsmittel anwenden, zu deren Gebrauch sie der afrikanische Kriegsschauplatz gezwungen hat.

Auf einem zentraleuropäischen Kriegsschauplatze, auf dem grösste Beweglichkeit verlangt wird und die Truppe nach hergestellter

Fühlung mit dem Feinde auch nachts in kürzester Zeit nach erfolgter Alarmierung marschbereit sein soll, ist das Brotbacken bei der Truppe unzulässig, wegen der nachteiligen Einwirkung auf Bereitschaft und Beweglichkeit.

Im Abschnitt Selbstsorge wurde ausgeführt, wie geringe Anforderungen der tägliche Brotnachschub für eine 180,000 Mann starke Armee an unsre Eisenbahnen stellt. Der Ausbau unsres Eisenbahnnetzes ermöglicht in den meisten Fällen die Verpflegungszüge bis nahe an die Unterkunftsräume heranzuführen. Für unsre Landesverteidigung wichtige Gebiete sind in der jüngsten Zeit durch neue Bahnlinien mit dem Hinterlande verbunden worden. Hier sei nur hingewiesen auf Rätische- und Montreux-Oberlandbahn, denen Ricken und Weissenstein folgen.

Von einzelnen Ausnahmefällen abgesehen, die der Krieg im Gebirge schaffen kann, wird somit die im November 1871 von Oberst Feiss aufgestellte Behauptung („Die Entfernungen sind bei uns nicht so gross, dass wir nicht selbst aus zentral gelegenen Öfen täglich Brot nach der Grenze schaffen können") stets zutreffen.

Seit 1871 haben sich die Verhältnisse zugunsten des Brotnachschubes auch dadurch sehr geändert, dass in den grösseren Städten grosse, technisch gut eingerichtete und daher sehr leistungsfähige Bäckereien entstanden sind. Die grösste Bäckerei Zürichs soll z. B. imstande sein, täglich das Brot für ein Armeekorps zu liefern. Es wäre daher geradezu unverantwortlich, wenn solche Bäckereien und das Eisenbahnnetz, das der Armee einen starken Prozentsatz wehrfähiger Mannschaft entzieht, nicht aufs intensivste ausgenützt würden und wenn in einer definitiven Ausgabe der F. O. am Brotbacken bei den Regimentern festgehalten würde, das für schweizerische Verhältnisse weder notwendig noch passend ist.

Unrichtig ist es auch zu glauben, dass die Truppe durch den Nachschub a l t e s Brot erhalten werde. Die Tagesportion, die am ersten Tage im Etappen- oder Territorialraume gebacken wird, ist am frühen Morgen des zweiten Tages verkühlt (Ziffer 340 der F. O. rechnet für das Verkühlen ca. 6 Stunden); am Vormittag des zweiten Tages wird sie durch Mannschaft der Hilfsdienste (Landsturm) auf die Eisenbahn verladen und trifft am Nachmittag dieses Tages auf den Endeisenbahnstationen ein, wo sie sofort nach Ankunft auf Wagen der Verpflegungskolonne verladen wird, insofern die Proviantwagen

der Truppen nicht direkt auf der Endeisenbahnstation fassen. Bei der Verpflegungskolonne genügen für den Brotnachschub in der Regel Motorlastwagen. Nur wenn die Entfernung zwischen Endeisenbahnstation und Truppenkantonnementen 50 km übersteigt, müsste noch eine Fuhrwerkskolonne eingeschaltet werden; beträgt diese Entfernung aber 50 km oder weniger, so kann der Transport durch die Lastautomobile bewältigt werden. Selbst bei einer Entfernung von 50 km zwischen Endeisenbahnstation und Truppenkantonnementen wird das Brot am Vormittag des dritten Tages auf dem Fassungsplatz sein, dort auf die Proviantwagen der Truppen verladen, am Abend dieses Tages bei den Einheiten eintreffen und am vierten Tage verzehrt. Die Truppe geniesst also $2^1/_2$—$3^1/_2$ Tage altes Brot. Wahrscheinlich war der bei einem Marketender aufgetriebene Brotlaib, der auf dem Schlachtfeld von Königgrätz die einzige Nahrung des Kronprinzen von Preussen und seines Stabes bildete, weniger frisch.

Der tägliche Brotbedarf des Armeekorps samt Landwehrbrigade beträgt 28,300 kg und kann auf 15 Lastautomobilen zu 2—3 Tonnen Tragkraft transportiert werden. Die maximal zulässige Verstauung für einen $2^1/_2$ Tonnenwagen dürfte rund 15 $m^3$ betragen. Für den Transport des Brotes auf dem Lastautomobil und auf dem Manne ist es angezeigt, wenn Laibe von 750 gr. in Backsteinform gebacken werden.

Den Ausführungen in den ersten zwei Absätzen von Ziffer 362 der F. O. kann zugestimmt werden. Bei Aufstellung der Ausführungsbestimmungen zur neuen Militärorganisation bietet sich nun Gelegenheit, daraus die Konsequenzen zu ziehen, die gesamte Bäckermannschaft aus der Korpsverpflegungsanstalt auszuscheiden, in besondre Verpflegungs-(Bäcker-)Kompagnien zu gliedern und der Armee direkt zu unterstellen. Durch ausreichende Stärke dieser im Auszug und in der Landwehr aufzustellenden Bäckerkompagnien soll für die Armee, bis zu einem gewissen Grade vielleicht auch für die Zivilbevölkerung, die Beschaffung des wichtigsten Nahrungsmittels sichergestellt werden. Die Armee wird die Bäckerkompagnien grundsätzlich dem Etappendienst unterstellen, der Detachemente derselben in die grösseren Bäckereien der im Rücken der Armee gelegenen grossen Ortschaften kommandiert und nur ausnahmsweise solche Detachemente an einzelne Verpflegungskolonnen abgibt. Der unbewaffnete Landsturm (Hilfsdienste) soll daneben in ausgiebigem Masse für die Hilfsarbeiten auf

den Etappenbäckereien, vor allem für Verlad und Transport, verwendet und zur Verfügung der Kommandanten der Etappenbäckereien gestellt werden.

Schlussfolgerungen.

1. Von der Zuteilung von Bäckerdetachementen an die Regimenter und vom Backen bei der Truppe, Brotselbstsorge, ist abzusehen.

2. Die Bäcker scheiden aus der Korpsverpflegungsanstalt aus, werden als Bäckerkompagnien der Armee organisiert und dem Etappendienst unterstellt; im Kriege wird ihnen Mannschaft der Hilfsdienste zur Besorgung der Hilfsarbeiten und der Transporte zugewiesen.

3. Das Brot wird in den Etappenbäckereien nach Vereinbarung zwischen Chef des Transportdienstes und Armeekriegskommissär gebacken, unter Mitbenützung grosser Bäckereien im Territorialraume, und den Truppenkolonnen per Bahn und Lastautomobil (ausnahmsweise durch Train- oder Saumkolonnen) nachgeschoben.

4. Bei langen Landetappenlinien kann der Verpflegungskolonne ein Detachement einer Bäckerkompagnie zugeteilt werden, um durch Backen in den Zivilbäckereien nahe hinter der Truppenkolonne die Abgabe frischen Brotes zu erleichtern.

## VII. Truppentrains und Verpflegungszufuhr.

Zusammensetzung und Gliederung unsrer Truppentrains haben verschiedene Wandlungen durchgemacht, die teilweise verursacht wurden durch Verpflegungsrücksichten. Hier sei nur die Entwicklung bei der Infanterie geschildert.

Die Militärorganisation 1872 hatte dem Bataillon ausser 2 Caissons, 1 Fourgon, 1 Bagage- und 2 Proviantwagen zugeteilt; leitender Gedanke war die Unterbringung von Bagage und Proviant auf verschiedenen Wagen.

Durch das Bundesgesetz von 1889 „betreffend die Fuhrwerke der Infanterie“ erhielt das Bataillon ausser den Caissons 5 Fourgons und 3 Requisitionswagen. Die Botschaft zu diesem Gesetz hatte folgende Verwendung und Einteilung dieser Fuhrwerke in erste Linie gestellt:

*a)* Im Gefechtstrain I. Staffel 2 Caissons und 1 Fourgon für Schanzwerkzeug und Sanitätsmaterial. Diese Staffel sollte enthalten, was die Truppe im Gefechte bedarf.

*b)* Im Gefechtstrain II. Staffel 3 Fourgons mit Lebensmitteln. Diese Staffel sollte enthalten, was die Truppe unmittelbar nach dem Marsch oder Gefecht bedarf, nämlich die Verpflegung.

*c)* Im Bagagetrain 1 Fourgon mit dem Offiziersgepäck, 3 Requisitionswagen, wovon 2 für die Decken und 1 für die Küchen. Zum Bagagetrain gehörte somit, was die Truppe nicht unbedingt am Abend bedurfte und nur erhielt, wenn die Lage das Nachziehen sämtlicher Fuhrwerke erlaubte.

Durch den Generalbefehl für die Übungen der Infanterie wurde aber eine andre Verwendung der Fourgons verfügt, die die erwähnte Botschaft in zweiter Linie erwähnt hatte. Jede Kompagnie erhielt 1 Fourgon, der fünfte blieb Schanzzeugwagen. Von den Requitionswagen wurden zwei Proviantwagen, einer Gepäckwagen des Bataillonsstabes. Bis 1904 galt dann folgende Gliederung der Infanterietrains: Im Gefechtstrain von Marschsicherungskörper und Gros die Caissons und die Schanzzeugwagen; in der Proviant- und Bagagekolonne die Kompagniefourgons und Requisitionswagen. Die Proviantwagen hatten allein zum Fassungsplatz zurückzufahren und hernach an die Bagagekolonne aufzuschliessen, die sie an geeigneter Stelle erwartete.

Durch die prov. F. O. 1904 erhielten die beiden Proviantwagen eine andre Verwendung. Der eine hatte im Kantonnement das frisch geschlachtete Fleisch aufzunehmen und wurde als Fleischwagen dem Gefechtstrain zugeteilt; der andre wurde mit der dritten Notportion beladen. Proviant- und Bagagekolonne wurden zum Bagagetrain verschmolzen. Man glaubte die Selbständigkeit der Kompagnien zu fördern, wenn jede Kompagnie und der Bataillonsstab ihren Bedarf direkt übernehmen und auf die eignen Fuhrwerke verladen konnten. Allein weil der ganze Bagagetrain auf den Fassungsplatz zurückfahren musste, wurde durch diese Hin- und Rückfahrt die Tagesleistung vieler Fuhrwerke unnütz gesteigert; man riskierte eine Verstopfung der Fassungsplätze und ihrer Zufahrten; der Dienst auf den Fassungsplätzen wurde kompliziert. Zwar wurde damit gerechnet, dass die Verpflegungskolonne bis in die Truppenkantonnemente vorfahren könne, um dem Bagagetrain das Zurückfahren zu ersparen. Man wird aber so lange als möglich direkt von der Endeisenbahnstation fassen und die Verpflegungskolonne nur im Notfalle heranziehen. Wird letzteres z. B. im Gebirge notwendig, so wird man sich hüten, die Verpflegungskolonne auch noch durch die Defileen zu den Truppen heranzuziehen;

eher schickt man ihr Truppenfuhrwerke entgegen. Diese Neuerung der prov. F. O. 1904 verursachte daher lebhaften Widerspruch. Sie wurde 1907 wieder beseitigt, als andre Rücksichten bedeutende Änderungen in der Organisation der Truppentrains veranlasst hatten.

Infolge der Erhöhung des Ausrückungsbestandes der Bataillone auf 800 Gewehre, der Einführung der Notportionen und andrer Neuerungen hatte allmählich die Belastung der Infanteriefuhrwerke die zulässige Nutzlast des zweispännigen Truppenfuhrwerkes (700 kg) um ca. 320 kg oder 46 % überschritten, wenn nur die vorschriftsmässigen Gegenstände verladen wurden. Ausser der Entlastung der Fuhrwerke war auch eine Entlastung unsres Infanteristen geboten, der stärker belastet ist als derjenige Deutschlands, Frankreichs und Österreichs. In der Junisession 1907 hat die Bundesversammlung diesen Verhältnissen im Bundesbeschluss über die Kriegsmaterialbeschaffung für 1908 Rechnung getragen und die Zahl der Requisitionswagen des Bataillons von 3 auf 8 erhöht. Mit der dadurch erreichten Steigerung der Leistungsfähigkeit, Ausdauer und Beweglichkeit der Infanteriemannschaft und der Infanterietrains wurde noch eine Steigerung der Gefechtskraft des Bataillons verbunden, indem durch Verwendung der Caissons der Infanterieparkkompagnien dem Bataillon nunmehr 1 Caisson pro Kompagnie bleibend zugeteilt wurde.

Heute verfügt nun das Bataillon über 4 Caissons, 5 Fourgons und 8 Requisitionswagen mit folgender Bestimmung und Gliederung: Die Kompagnie erhält ausser dem Caisson 1 Fourgon und 1 Requisitionswagen; sie beladet diese Wagen mit Offiziersgepäck, der zweiten Notportion und soweit möglich mit dem Teil der persönlichen Ausrüstung, dessen die Mannschaft nicht unbedingt im Gefecht oder Biwak bedarf. Ein besondrer Schanzzeugwagen besteht nicht mehr. Das grosse Schanzzeug wird auf alle Fuhrwerke verteilt; das Sanitätsmaterial für den Truppenverbandplatz befindet sich auf dem Regimentssanitätswagen, dasjenige für das Krankenzimmer auf dem Bagagetrain. Der Fourgon 5 ist Stabswagen des Bataillonsstabes und nimmt dessen Kisten, Offiziersgepäck, zweite Notportion und die Kisten für die Handwerker auf. Von den vier übrig bleibenden Requisitionswagen dient einer als Fleischwagen und nimmt Fleisch, Gemüse und Spezereien für den laufenden Tag auf; einer nimmt als Küchenwagen die Kochgerätekisten auf; zwei sind Proviantwagen und übernehmen auf dem Fassungsplatz Brot, Hafer und Spezereien für den folgenden

Tag; unter Umständen kann auch eine Extraverpflegung (Käse oder Dauerfleisch) darauf verladen werden.

Auf dem Kriegsmarsch befinden sich: die Caissons beim Regiment oder detachierten Bataillon; die Fleisch- und Küchenwagen im Gefechtstrain, der der Division auf kurze Entfernung folgt; die Fourgons und Requisitionswagen der Kompagnien und die beiden Proviantwagen im Bagagetrain, der grösseren Abstand nimmt. Wie vor 1904 fahren nur noch die 2 Proviantwagen zum Fassungsplatz der Division und kehren nach beendigter Fassung sofort zum Bagagetrain, bei Operationsstillstand ins Kantonnement zurück.

Sobald das Modell der Kompagnie-Fahrküche festgestellt und seine Einführung beschlossen sein wird, sollen im Gefechtstrain die Fleisch- und Küchenwagen durch 4 Kompagniefahrküchen ersetzt werden.

Dann befindet sich: auf dem Mann das Brot für den laufenden Tag und die erste Notportion: auf der Kompagniefahrküche des Gefechtstrains Fleisch, Gemüse und Spezereien für den laufenden Tag, eventuell noch kleinere Vorräte an Spezereien; auf den 2 Proviantwagen im Bagagetrain des Bataillons die Verpflegung für den folgenden Tag ohne Fleisch, das nach dem Schlachten direkt auf die Fahrküchen verladen wird; auf den Fourgons die zweite Notportion.*)

Die elastische Gliederung der Truppentrains ermöglicht der Führung, sich je nach Lage und Geländeverhältnissen, von einem Augenblick zum andern zu entschliessen, ob sie den Truppen die volle Bequemlichkeit des Bagagetrains verschaffen, oder nur die Verpflegung des Gefechtstrains und der Proviantwagen abgeben wolle.

Mit der Einführung der Fahrküchen dürfte es sich empfehlen, auch die zweite Notportion des Bataillons auf einen besondern Wagen zu verladen, damit nur ein Fuhrwerk per Bataillon nachgezogen werden muss, wenn diese Notportion der Mannschaft abzugeben ist. Dies tritt ja vor allem ein, wenn Operationen bevorstehen, die den Verpflegungsnachschub und das Abkochen vorübergehend erschweren oder verunmöglichen. Dann befindet man sich oft in einem Gelände und

*) Die dritte Notportion befindet sich auf der vordern Staffel der Verpflegungskolonne, die vierte auf der Verpflegungskolonne oder Endetappe. Vor Operationen im Gebirge kann eine dieser Notportionen vorgezogen und der Mannschaft abgegeben werden.

in einer Lage, wo es vorteilhaft ist, möglichst wenig Fuhrwerke aus dem Bagegetrain vorzuziehen. Überhaupt weist unser gebirgiges Gelände darauf hin, so weit als irgend möglich, Gegenstände, die verschiedenen Zwecken dienen und deren man nicht gleichzeitig bedarf, auf besondre Fuhrwerke zu verladen; der Dienstbetrieb wird dadurch vereinfacht. So dürfte dann nach Einführung der Fahrküchen das Bataillon zählen: 4 Caissons, 4 Fahrküchen, 5 Fourgons, 7 Requisitionswagen (4 Bagagewagen der Kompagnien, 2 Proviant- und 1 Konservenwagen des Bataillons).

### Führung der Trainstaffeln der Division.

Der Bagagetrain wird vom Trainmajor geführt; zugeteilt sein Adjutant, der jüngere Brigadetrainoffizier (inskünftig Hauptmann), die Trainadjutantunteroffiziere der Regimenter und die Trainkorporale der Bataillone. Der vereinigte Gefechtstrain der Division (ein Gefechtstrain der Marschsicherung wird im Vormarsch nur ausnahmsweise, vielleicht bei der Verfolgung, eher aber im Rückmarsch formiert) wird vom ältern Brigadetrainoffizier geführt; zugeteilt der Trainoffizier des Geniehalbbataillons. Die mit dem Infanterieregiment marschierenden Caissons samt Regimentssanitätswagen werden von dem neu zuzuteilenden Trainoffizier des Regiments geführt.

Dazu sei bemerkt, dass durch die geringe Dotierung des Bagagetrains mit Offizieren dessen Führung erschwert ist. Für eine weitere Vermehrung der Trainoffiziere finden sich aber die geeigneten Elemente nicht. Dagegen wäre ein Ausweg, zum Infanterieregimentsstabe auf je vier Jahre einen berittenen Infanterielieutenant zu kommandieren behufs Führung der I. Munitionsstaffel des Regimentes auf dem Marsch und im Gefecht; die Trainoffiziere der Regimentsstäbe würden dann für den Bagagetrain verfügbar.

Die Quartiermeister der Füsilierbataillone befinden sich auf dem Marsche beim Gefechtstrain und nicht beim Bataillon, wie die etwas unklare Ziffer 159 der prov. F. O. bestimmte. Die Quartiermeister der Regimenter (Schützenbataillone, Guidenkompagnien, Geniehalbbataillone, Divisionslazarette bezw. Fouriere derselben) führen die Proviantwagen auf den Fassungsplatz und von dort zum Bagagetrain; hernach begeben sie sich ebenfalls zum Gefechtstrain. Beim Gefechtstrain sind die Quartiermeister für die Verpflegung des laufenden Tages und für die Requisition von Vieh, Gemüse etc. für den folgenden Tag besorgt.

## VIII. Organisation der Korpsverpflegungsanstalt; Verpflegungsnachschub und Verpflegungsstaffeln.

Darüber, dass die Korpsverpflegungsanstalt auch nach Ausscheidung der Feldbäckereien zu schwerfällig und ungelenkig ist, bestehen keine Zweifel. Die Gliederung eines 208 Fuhrwerke und 610 Zugpferde starken Truppenkörpers in nur 2 Einheiten (Abteilungen) genügt nicht. Eine Reduktion der bespannten Fuhrwerke der Verpflegungskolonne sollte zwar nicht eintreten; denn die Möglichkeit, 2 Tagesportionen für Mann und Pferd auf Pferdefuhrwerken zu transportieren, muss fortbestehen trotz der Verwendung von Lastautomobilen für den Nachschub. Nach Einführung der Lastautomobile würde aber den Pferdefuhrwerken der Verpflegungskolonne hauptsächlich die Bedeutung einer Aushilfe für den Fall des Versagens der Automobile und eines Etappentrains zufallen. Als zweckmässig erscheint die Gliederung der Verpflegungskolonne in 2 Abteilungen (Staffeln) zu 3 Kompagnien; in jeder Staffel würde die 1. und 2. Kompagnie eine Tagesverpflegung (Reserveverpflegung, also Dauerartikel) für eine Division, die 3. eine solche für die Korpstruppen führen. Jeder Kompagnie würde eine Feldschlächterei (Metzgerdetachement) von entsprechender Stärke zugeteilt. Der Korpskommandant würde aber die Feldschlächtereien der hintern Abteilung auf die Regimenter etc. verteilen, solange das Schlachten bei den Truppenkolonnen möglich ist. Es können eine, zwei oder alle drei Kompagnien der vordern Abteilung auf eine Strasse gewiesen werden, entsprechend der Kolonnenbildung beim Armeekorps; die hintere Abteilung wird eher vereinigt marschieren als die vordere und der letzteren auf ½ bis 1 Tagmarsch folgen.

Bisher wurde nur die Verwendung der Lastautomobile für den Transport von Fleisch und Brot behandelt. Es erscheint aber möglich und zweckmässig, der Verpflegungskolonne so viele Lastautomobile zuzuteilen, dass unter normalen Verhältnissen die ganze Tagesverpflegung für Mannschaft und Pferde des Armeekorps von Feldschlächterei und Endeisenbahnstation per Automobil den Truppentrains zugeführt werden kann.

Es sind beim verstärkten Armeekorps erforderlich für:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Fleisch | 14,200 kg | 8 | Lastautomobile |
| Brot | 28,300 „ | 15 | „ |
| Spezereien etc. | 7,700 „ | 4 | „ |
| Hafer | 34,000 „ | 17 | „ |

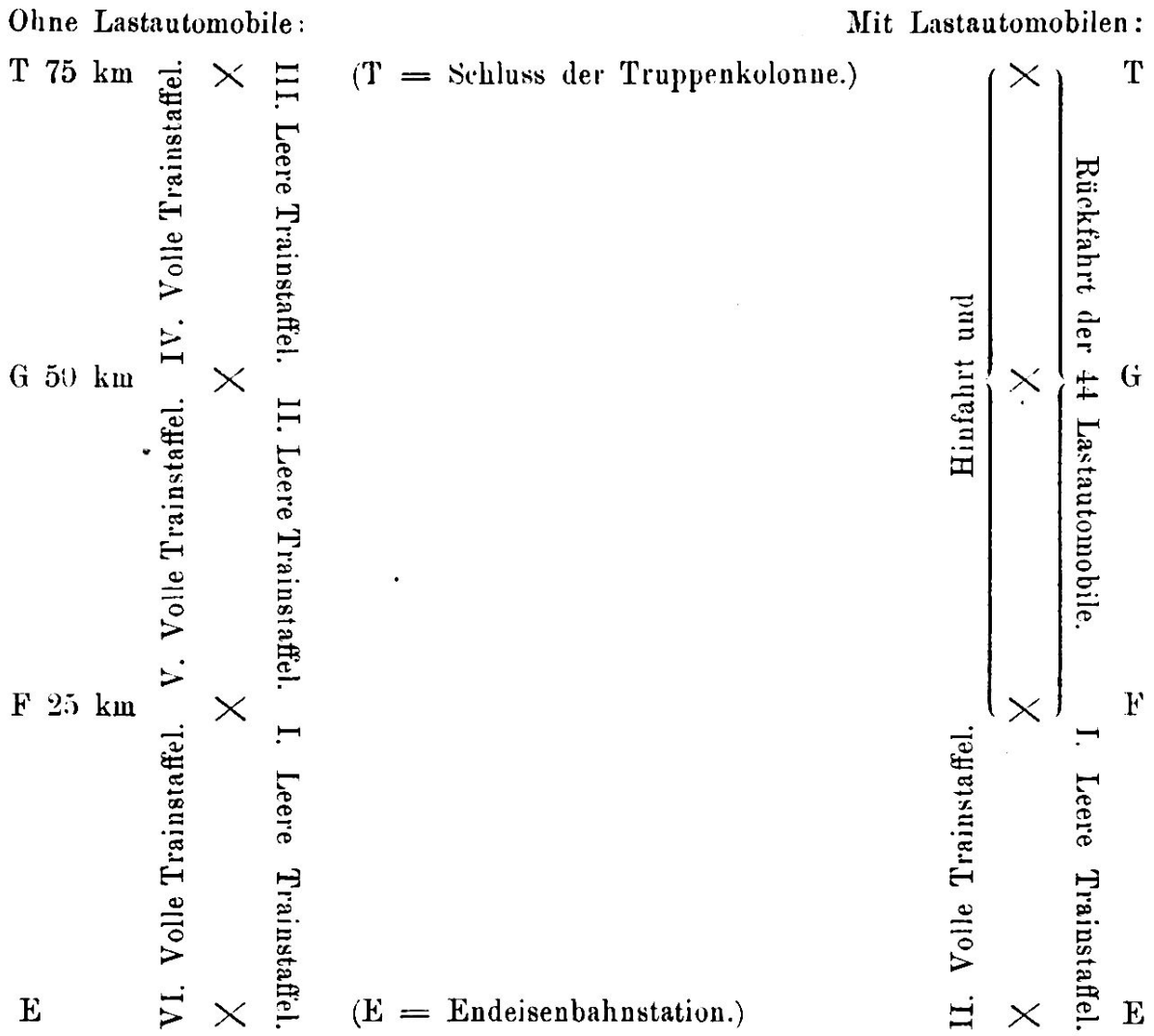
Somit für 84,200 kg täglichen Nachschub 44 Lastautomobile zu 2—3 Tonnen Tragkraft.

Höchstens die Automobile für den Fleischtransport wären vom Bunde zu beschaffen; alle übrigen Lastwagen würden requiriert. Doch würde es sich empfehlen, durch eine Konkurrenzausschreibung und Aussetzung einer Prämie das für Militärzwecke beste Modell des gewöhnlichen Lastautomobils aufzustellen und den Privaten, die solche Wagen kaufen und für die Manöver zur Verfügung stellen, einen Bundesbeitrag an die Anschaffungskosten zu gewähren.

Wird die Verwendung von Lastautomobilen in der oben dargelegten Weise eingeführt, so kann die Trainmannschaft der Verpflegungskolonnen ausschliesslich der Landwehr entnommen werden unter Verstärkung durch jüngere Landsturmjahrgänge bei der Mobilmachung. Dafür sprechen folgende Gründe: Der Bedarf an Fahrern für die Feldartillerie und an Linientrain für die Infanterie hat bedeutend zugenommen. Die Zuteilung von Landwehrtrainmannschaft an die Ambulanzen des Auszuges erschwert die Mobilmachung derart, dass diesen Einheiten Linientrain des Auszuges zugeteilt werden sollte, unter Belassung einer schwachen Landwehrtrainkompagnie bei der Transportkolonne des Korpslazarettes. Der beschlossenen Ausrüstung mehrerer Infanterie-Regimenter für die Kriegführung im Hochgebirge muss die Aufstellung starker Saumkolonnen, 1 pro Regiment, folgen. Deren Stamm ist aus Auszugsmannschaft zu bilden; denn weder kann in einem Landwehrkurs der Säumerdienst erlernt werden, noch kann gebirgsungewohnte Landwehr-Mannschaft sich in einem solchen Kurse Gebirgsgewohnheit aneignen. Diese Vermehrung der Fahrer, Trainsoldaten und Säumer findet auf Kosten der Rekrutierung der Hauptwaffe statt. Die Rücksicht auf die letztere und die Schwierigkeit, geeignete Trainrekruten in vermehrter Zahl zu finden, zwingen daher dazu, dem Verpflegungstrain keine Auszugsmannschaft mehr zuzuteilen, sobald für die Bildung dieser Trains genügend geeignete Mannschaft in der Landwehr und (nach Verschmelzung der Landwehr II mit dem Landsturm) in den jüngeren Landsturm-Jahrgängen vorhanden sein wird. Infolge der Vermehrung der Feldbatterien von 56 auf 72 und der Vermehrung des Linientrains des Auszuges wird dies zutreffen. Nachteile bietet die Organisation der Verpflegungstrains in der Landwehr keine; sind doch die Korpsparks, deren Tätigkeit dem Gefechtsfeld näher liegt,

schon seit 1891 in der Landwehr formiert. Wird der Nachschub mit Lastautomobilen besorgt, so werden die Verpflegungstrains bei den Manövern überflüssig; diese Landwehreinheiten können dann ihre Wiederholungskurse allein bestehen.

Die Bedeutung des Lastautomobils für den Verpflegungsnachschub tritt am deutlichsten hervor, wenn man sich den Nachschub auf einer langen Landetappenlinie (Gebirgsstrasse) vergegenwärtigt. Nachstehendes Beispiel zeigt den Nachschub ohne und mit Lastautomobilen für ein Armeekorps, wenn die Entfernung von der Endeisenbahnstation (E) bis zum Schluss der Truppenkolonne (T) auf 75 km gestiegen ist:




**Ohne** Lastautomobile sind zur Bewältigung der 75 km 6 Trainabteilungen mit 586 Fuhrwerken und 1678 Zugpferden notwendig bei durchschnittlicher Tagesleistung von 25 km.

**Mit** den ca. 44 Lastautomobilen reduziert sich der übrige Train auf 2 Abteilungen mit 208 Fuhrwerken und 610 Zugpferden.

Die 44 Lastautomobile ersetzen folglich 378 Fuhrwerke und 1068 Zugpferde. Für die 44 Automobile sind täglich 1320 Liter Benzin notwendig, für die 1068 Pferde 5340 kg Hafer und ausserdem Heu und Stroh. Die Länge eines Automobils beträgt höchstens 6 Meter. Die Länge der durch sie ersetzten 378 Fuhrwerke, 3 m Fuhrwerksabstand eingerechnet, beträgt 5000 m. Daraus lässt sich der Schluss ziehen, dass durch die mit grossen Abständen fahrenden und sich auf der langen Strecke leicht durchwindenden 44 Automobile die Strassen weniger belastet werden als durch die 378 Trainfuhrwerke.

Das Beispiel zeigt, dass durch die vorgeschlagene Lastautomobilzuteilung die Leistung des Verpflegungstrains verdreifacht werden kann und dass diese Zuteilung die Aufstellung besondrer Etappentrains entbehrlich macht.

Die Bestände der einzelnen Verpflegungsstaffeln sind zu ersehen aus nachstehender

**Verpflegungslage** (am Vormittag).

| | Portionen pro Mann | Rationen pro Pferd |
|---|---|---|
| 1. Auf Mann, Pferd und Truppenfuhrwerken, I. Verpflegungsstaffel. | | |
| *a)* Auf Mann und Pferd bezw. Protzkasten 1 Brotportion, 1 Haferration, auf Fahrküche des Gefechtstrains 1 Fleisch- und 1 Gemüseportion für den laufenden Tag . . . . . (das Fleisch wurde morgens entweder von den Lastautomobilen auf die Fahrküchen umgeladen oder, wenn bei der Truppe geschlachtet wurde, direkt auf die Küchen verladen.) | 1 | 1 |
| *b)* Auf Bagagetrain (Proviantwagen) 1 Brot- und 1 Gemüseportion und 1 Haferration für den folgenden Tag und 1 Portion Dauerfleisch oder Käse für Verpflegungsunterbruch oder Extraverpflegung (Brot, Spezereien und Hafer wurden morgens von den Lastautomobilen auf den Bagagetrain umgeladen.) | 1 | 1 |
| Übertrag | 2 | 2 |

| | Portionen pro Mann | Rationen pro Pferd |
|---|---|---|
| Übertrag | 2 | 2 |
| *c)* Auf dem Mann 1 Notportion . . . . . | 1 | — |
| *d)* Auf dem Bagagetrain 1 Notportion, 1 Hafer-Notration . . . | 1 | 1 |
| | 4 | 3 |
| 2. Bei der Korpsverpflegungsanstalt (Verpflegungskolonne), II. Verpflegungsstaffel. | | |
| *a)* 2 Mundportionen (Dauerartikel), 2 Haferrationen . . . . . | 2 | 2 |
| *b)* 1 Notportion, 1 Hafer-Notration . . . | 1 | 1 |
| *c)* Bei der Verpflegungskolonne ein für 2 Tage ausreichendes Schlachtviehdepot. (In den Feldschlächtereien der vordern Abteilung der Verpflegungskolonne sind die Vorbereitungen zum Schlachten für den folgenden Tag getroffen; wird nicht bei der Truppe, sondern bei der Verpflegungskolonne geschlachtet, so wird das heute geschlachtete Fleisch am folgenden Morgen in der Frühe per Automobil zum Gefechtstrain geführt.) | | |
| | 3 | 3 |

3. An den Etappenlinien, III. Verpflegungsstaffel.
   *a)* Die Etappenbäckereien verladen das verkühlte Brot für übermorgen auf die Eisenbahn und bereiten sich zum Backen des Bedarfes für den nächstfolgenden Tag vor.
   *b)* In den Etappenmagazinen befinden sich: Mehl, Spezereien, Hafer, eventuell auch Schlachtvieh für mehrere Tage und die vierte Notportion, bis zu deren Abgabe an die vorderen Verpflegungsstaffeln.

Schlussfolgerungen:

1. Jeder grösseren, auf eine besondre Strasse verwiesenen Truppenkolonne (Armeekorps, Division, kombinierte Brigade) ist eine in 2 Staffeln gegliederte Verpflegungskolonne zuzuteilen. Jede Staffel führt auf den Pferdefuhrwerken Lebensmittelvorräte (in der Regel Dauerartikel) für einen Tag mit. Der Verpflegungskolonne sind ausser-

dem so viele Lastautomobile zuzuteilen, als für den Transport einer vollständigen Tagesverpflegung für die Truppenkolonne von Endeisenbahnstation und Feldschlächterei zu den Truppentrains bei einer maximalen Tagesleistung von 50 km Vollfahrt und 50 km Leerfahrt notwendig sind.

2. Der gegenwärtig erhöhte Bestand der Korpsverpflegungsanstalt an Requisitionsfuhrwerken und Zugpferden wird beibehalten. Jede Korpsverpflegungsanstalt (Verpflegungskolonne) wird in 2 Abteilungen zu 3 Kompagnien gegliedert; bei jeder Kompagnie eine Feldschlächterei; dem Kommando der Verpflegungskolonne direkt unterstellt die (ca. 44) Automobile.

3. Die Mannschaft des Verpflegungstrains wird ausschliesslich der Landwehr und dem Landsturm (nach neuer Mil.-Org.) entnommen.

4. Es dürfte sich empfehlen, die Fleisch-Lastwagen als Ordonnanzfuhrwerke anzuschaffen, für die übrigen Lastwagen aber nur das Modell aufzustellen und die Bürger durch den Bund zu subventionieren, die solche Lastwagen anschaffen und im Instruktionsdienste zur Verfügung der Armee stellen.

5. Auf den Endeisenbahnlinien werden durch den Etappendienst mobile Benzinmagazine und Automobilreparaturwerkstätten eingerichtet; hiezu können Eisenbahnwagen verwendet werden.

## IX. Die Verpflegung im Manöver.

Mangelhafte Verpflegung im Manöver schädigt die Dienstfreudigkeit, füllt die Spalten der Zeitungen mit kritischen Bemerkungen, vermehrt die Zahl der Gegner militärischer Einrichtungen und militärischen Fortschrittes. Letzteres ist im Referendumsstaate viel folgenschwerer als dort, wo die militärische Gesetzgebung im Parlament zum Abschluss gelangt.

Mangelhafte Manöververpflegung schadet dem Vertrauen in die Führung. Klappte schon im Manöver der Verpflegungsdienst nicht und stellen sich dann auch im Kriege Verpflegungsstockungen ein, so urteilt die Truppe leicht so, dass die Führung ihrer Verpflegungsaufgabe überhaupt nicht gewachsen sei, weil sie ja nicht einmal die Friedensschwierigkeiten bewältigen konnte. Hat aber der Verpflegungsapparat im Frieden immer glatt funktioniert, so wird die Truppe im Kriege Verpflegungsstockungen, die auch bei den umsichtigsten Anordnungen nicht ganz ausgeschlossen sind, nur als vor-

übergehend ansehen und im Vertrauen auf rasche Abhilfe mit Gleichmut ertragen.

Kleinere Manöver gemischter Waffen, Kavalleriemanöver und die Vorkurse der Armeekorpsübungen eignen sich im allgemeinen gut für die Ausbildung der Führer und ihrer Verpflegungsorgane in der Selbstsorge durch die Truppe. Auch während der Armeekorpsübungen sollen die Unterführer ermächtigt bleiben, sobald Verpflegungsschwierigkeiten entstehen, sich mit Selbstsorge zu behelfen. Dies kann z. B. notwendig werden bei kleineren Abteilungen, die weit weg oder in Abschnitte mit schlechten Zugangswegen detachiert sind. Nach Einführung der Fahrküchen dürfte aber die Verpflegung am besten sichergestellt sein, wenn sie mittelst Lastautomobil von der Feldschlächterei und Endeisenbahnstation zu den Truppentrains geführt wird; auf jeden Fall sollten umfangreiche Versuche mit dieser Verwendung der Lastautomobile vorgenommen werden. Im übrigen handelt es sich während der Armeekorpsübungen in erster Linie um ein tadelloses Funktionieren des Verpflegungsdienstes und um eine rechtzeitige und vorschriftsmässige Verpflegungsausgabe. Versuche und Ausbildung der Verpflegungsorgane in verschiedenen Verpflegungssystemen dürfen daher in diesen Manövern nur in dem Masse zur Geltung kommen, als es ohne Schaden für diese Hauptforderung möglich ist.

## X. Schlusswort.

Ein Grundgedanke, der den Abschnitt IX der provisorischen F. O. durchzieht, muss auch in der definitiven Ausgabe der Vorschrift voran gestellt werden. Es ist der, dass die Truppenkommandanten aller Grade für die Verpflegung mit verantwortlich sind und die notwendige Selbständigkeit besitzen müssen, um bei Verpflegungsstockungen sofort Aushilfsmassnahmen treffen zu können, ohne Rücksicht auf daraus erwachsende, massvolle Mehrkosten.

Allein der Selbständigkeit der Unterführer auf dem Gebiete der Verpflegung müssen Grenzen gezogen werden. Bei den Anordnungen für den Verpflegungsnachschub haben Dienststellen zusammenzuwirken, die durch bedeutende Entfernungen von einander getrennt sind; nämlich die Verpflegungsmagazine und militärisch betriebenen Bäckereien im Territorialraum und an den Etappenlinien, die Etappenkommandos und der Eisenbahndienst, der Chef des Transportdienstes und der Armeekriegskommissär, die Armeekorpsstäbe,

die Kommandanten der Verpflegungskolonnen. Die Verpflegung muss hergestellt, an die Endeisenbahnstation vorgeschoben, von dort den Truppentrains zugeführt werden. Darüber kann daher kein Zweifel herrschen, dass beim Backen des Brotes, beim Nachschub der Verpflegungsmittel per Bahn und bei ihrer Zufuhr durch die Verpflegungskolonnen die täglichen Verpflegungsmassnahmen der Unterführer und ihr Ergebnis nicht berücksichtigt werden können, weil die Zeit dazu fehlt. Den Truppen bleibe wie bisher die Beschaffung von Getränken, grünem Gemüse, Heu überlassen. Das Fleisch werde grundsätzlich nach den Weisungen der Kommandanten der Heereseinheiten entweder durch die Truppeneinheiten oder durch die Verpflegungskolonne beschafft; erst wenn die Viehbestände im Operationsgebiet ausgenützt sind, beginne der Nachschub von Schlachtvieh (nicht von Fleisch) durch den Etappendienst an die Verpflegungskolonnen. Wie durch ein Uhrwerk geregelt lasse man aber der Armee täglich ihren Bedarf an Brot, Hafer, Spezereien etc. auf den Etappenlinien zuführen. „In Warschau sind 300,000 Zwiebackportionen; schaffen Sie Wunder, dass mir täglich 60,000 zugeschoben werden“ schrieb Napoleon am 12. März 1807 aus Osterode an Talleyrand. Die Selbständigkeit der Unterführer und ihrer Verpflegungsorgane mache sich hauptsächlich geltend bei der Beschaffung von Verpflegungszulagen unter besondern Verhältnissen und überdies, sobald Störungen im Nachschub eintreten. Dann ist der Zeitpunkt für weitgehendste Selbsthilfe und Selbstsorge gekommen, ohne auf die Bevölkerung, auch auf die des eignen Landes, Rücksicht zu nehmen.

Im Kriege kann sich der Nachschub nicht nach den Ergebnissen der Selbstsorge durch die Truppe richten. Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen bildet für uns der Nachschub das Hauptsystem der Verpflegung im Kriege. Die allgemeine Selbstsorge hat aber einzutreten, wenn die Ergebnisse des Nachschubs dazu zwingen oder das Bedürfnis nach einer Extraverpflegung eintritt. Die Devise laute daher nicht: Selbstsorge und wo diese nicht ausreicht, Nachschub — sondern: **Nachschub und wo dieser versagt oder nicht genügt, Selbstsorge.**

# Inhaltsverzeichnis.


| | | Seite |
|---|---|---|
| I. | Bisherige Entwicklung des Verpflegungsdienstes . . . . | 1 |
| II. | Die Selbstsorge. Pro und Kontra . . . . . | 4 |
| III. | Wann ist die Selbstsorge durch die Truppe möglich? . . | 12 |
| IV. | Einfluss der Fahrküche auf die Verpflegung . . . . . | 16 |
| V. | Die Fleischversorgung . . . . . | 23 |
| VI. | Die Brotversorgung . . . . . | 26 |
| VII. | Truppentrains und Verpflegungszufuhr . . . . . | 29 |
| VIII. | Organisation der Korpsverpflegungsanstalt; Verpflegungsnachschub und Verpflegungsstaffeln . . . . . | 34 |
| IX. | Die Verpflegung im Manöver . . . . . | 39 |
| X. | Schlusswort . . . . . | 40 |