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

Band: 59=79 (1913)

Heft: 30

Artikel: Der militärische Wert des deutschen Wasserstrassennetzes vor dem Reichstag

Autor: Hautle

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-30477

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

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

Routinierte Beherrscher des Normalverfahrens und des zugehörenden Befehls und andere im Erraten der Situation und des Gedankengangs des Lehrers gewandte „Schüler“ sind allein der Plötzlichkeit der Situation gewachsen. Feinfühligere Menschen kommen sich vor wie mit der Pistole auf der Brust vor die Wahl gestellt „Geld oder Leben!“ Voraussetzung aber für jeden Befehl ist klare Beurteilung der Lage und Wissen, was man tun will und was der Unterführer tun soll.

Aus den Einzelbefehlen ergibt sich dann wie von selbst der *Gesamtbefehl* für die Lagen, in denen er möglich und zweckmäßig ist. Die Befehlserteilung aber wird dem Offizier natürlicher scheinen, sie wird ihm weniger Mühe bereiten. Der Befehl wird dann keine bestimmte Form kennen, sondern bestimmt sein und unzweideutig den Willen des Vorgesetzten dem Untergebenen zur Kenntnis bringen. W.

Der militärische Wert des deutschen Wasserstraßennetzes vor dem Reichstag.

In den letzten Beratungen über das neue Friedenspräsenzgesetz in der Budgetkommission des deutschen Reichstages kam auch der Ausbau des norddeutschen Mittellandkanals von Hannover zur Elbe in Behandlung. Zudem wurde im Interesse der militärischen Verteidigung des Reiches auch der Bau neuer Kanäle angestrebt. Der schleunige Ausbau des Mittellandkanals wurde mit den schon früher vom Generalstab angeführten Gründen gefordert.

Schon der verstorbene Eisenbahnminister Budde hat die Wichtigkeit der Schiffahrtswege im Kriege mit überzeugender Kraft dargetan. Heute, wo der Transport ungleich größere Truppenmassen zu bewältigen hat, müsse an eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit aller Transportmittel gedacht werden. Die Vermehrung und Verbesserung der Transportmittel ist schon für die Mobilmachung von größter Bedeutung. Bei der Schnelligkeit, mit der die binnenländischen Armeekorps gegebenenfalls an die westliche und östliche Grenze gleichzeitig befördert werden müßten, sind die Eisenbahnen viel früher an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt, als zur Zeit, wo Budde Eisenbahnminister war. Natürlich kann man nicht die mobilen Truppen mit Binnenschiffen befördern, da dieser Transport ein zu langsamer wäre. Auch müssen diese Truppen ihre Pferde, Geschütze, Munitions- und Fouragewagen als unentbehrlichen Train mit sich führen. Dagegen muß aber Proviant, Fourage und Munition ununterbrochen nachgeschoben werden, da man die in Operation stehenden Regimenter immer nur mit diesem Bedarf für eine kurze Frist versorgen kann. Es müssen Ergänzungen des Verbrauches nachfolgen, Kranke und Verwundete möglichst rasch von den Grenzgebieten ins Innere Deutschlands befördert werden, zu welchen Zwecken sich kein Transportmittel besser eignet, als das ruhig dahingleitende Binnenschiff mit der ungleich größeren und besser auszunützenden Belegfläche per Transporteinheit. Hiedurch würden die Eisenbahnen entlastet und blieben den raschen strategischen Operationen des Heeres erhalten. Während des Krieges muß aber das übrige von demselben nicht betroffene Land auch leben können. Die Eisenbahnen werden für den Transportbedarf des wirtschaftlichen Lebens nicht viel leisten können, denn Mobilisierung und Krieg werden so ziemlich die ganze Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen in Anspruch nehmen. Dieses wirtschaftliche Leben soll aber nicht lahm gelegt werden, wenn der ununterbrochene Kräftezuschuß, dessen der Krieg ohne Verzögerung bedarf, nicht erst Schaden leiden soll. Zur Erhaltung dieses wirtschaftlichen Lebens müssen Steinkohlen aus den Bergwerksgegenden über das ganze Land verführt werden, ebenso landwirtschaftliche Erzeugnisse zur Ernährung und Rohstoffe für die Industrie. Wenn die deutschen Seehäfen blockiert sein sollten, woher wird das Inland seinen Bedarf an Rohstoffen decken, wenn nicht über die neutralen Häfen Rotterdam und Antwerpen, die durch Wasserstraßen mit dem deutschen Wasserstraßennetze verbunden sind? Wie will man die Ausfuhrerzeugnisse auf den internationalen Märkten zu Geld machen, wenn nicht mit Hilfe der neutralen Häfen? Die Binnenschiffahrt wird also ganz unentbehrlich werden zur Zeit, wo die Eisenbahnen durch den Krieg in Anspruch genommen sind. Das Fehlen des Bindegliedes Hannover-Magdeburg wird sich dann verhängnisvoll rächen. *Deshalb müsse auch eine schiffbare Verbindung des Rheins mit der Donau und dem Bodensee und der Ausbau eines Weser-Main-Kanals gefordert werden.*

Bei diesem Anlasse ist in der Reichstagskommission der Einfluß der *Luftfahrzeuge* in einem Krieg berührt worden, als die Verpflegung der modernen Heere zur Sprache kam. Die modernen Flugfahrzeuge sind sicher berufen, in den künftigen Kriegen eine wichtige Rolle zu spielen. Man kann heute schon sagen, daß sie geeignet sind, die leicht zu erkundenden Kunstbauten der Eisenbahnen bei der gewaltigen Wirkung unserer heutigen Sprengstoffe aufs bedenklichste zu gefährden. Die meisten Kunstbauten geben weithin sichtbare Ziele, daß selbst das sonst wenig aussichtsreiche Werfen von Sprengstoffen Aussicht auf Erfolg hat, wenn der Flieger es nicht vorzieht, in der Nähe zu landen, um seine zerstörende Tätigkeit desto gründlicher ins Werk zu setzen. Gelingt es aber, nur einige der für die Verpflegung wichtigen Bahnstrecken gleichzeitig auch nur für mehrere Tage zu unterbrechen, so ist sie und damit die Kampfkraft des Heeres stark bedroht.

Indem man der Ausbildung der Eisenbahnen zu Kriegszwecken in allen Staaten die vollste Aufmerksamkeit zuwendete, hat man die Nutzung der Wasserstraßen für diese Zwecke ganz vernachlässigt. Durch Gewaltmittel sind die natürlichen Wasserwege überhaupt nicht zu zerstören. Die Vernichtung der künstlichen Wasserstraßen durch Sprengung der Schleusen und der vorkommenden Brücken ist schon wesentlich erschwert, weil diese Objekte viel seltener vorkommen und deshalb weit leichter überwacht werden können. Die Schiffahrt kann auch eine erfolgreiche Konkurrenz mit den Bahnen aufnehmen durch die Einführung des Dampfes und der elektrischen Energie im Betriebe. Da die Wasserstraße keiner Stationen zum Kreuzen und Vorfahren der Züge bedarf, arbeitet sie zuverlässiger. Man hat vergessen, daß die großen Feldherren der Vergangenheit, Friedrich der Große und Napoleon, es wohl verstanden haben, natürliche und künstliche Wasserwege in den Kriegen auszunützen. Die große Armee war im Jahre 1812 so lange gut verpflegt, wie sie ihre Hauptetappenlinien von der Oder über die Warthe nach der Netze und Weichsel,

von dort über das kurische Haff nach dem Njemen hatte. Die großen Verpflegungsschwierigkeiten begannen erst nordwärts vom Njemen. Im Kriege 1870/71 hat es die deutsche Militärverwaltung nicht verstanden, die zahlreichen Binnenwasserstraßen Frankreichs auszunützen und kam, nachdem die Belagerung von Paris begonnen hatte, in der Verpflegung und der Herbeischaffung von Belagerungsmaterial in die allergrößten Verlegenheiten.

Der deutsche Generalstab hat früher die wesentlichsten Hilfsmittel des Wassertransportes ganz außer Acht gelassen. Dieselben sind aber sehr hoch anzuschlagen, zumal auch die Schnelligkeit der Beförderung für die meisten Zwecke durchaus genügt. Auf den schiffbaren Flüssen und den neuen Kanälen bewegen sich Kähne mit mindestens 600 Tonnen Ladevermögen. Ein Schleppzug von 5 Kähnen faßt ein Frachtquantum von 10 Militärzügen; das ist der Verpflegungsbedarf eines Armeekorps für fast einen Monat. Es bedarf nur der entsprechenden Umschlagstellen zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen, des organisatorischen Ausbaues des Verkehrs, der Schleppschiffahrt, der Schleusenbedienung nach militärischen Grundsätzen, um sich für den Fall eines Krieges alle Vorteile eines zweiten Großtransporteurs für den Fall eines Krieges auch dienstbar zu machen.

Seit Budde dürften sich die früheren Ansichten des deutschen Generalstabes wesentlich geändert haben. Es ist bekannt, daß derselbe nicht nur der Rheinschiffahrt nach Basel, sondern auch nach dem Bodensee einen außerordentlich großen militärischen Wert beimißt und auf baldigen Bau drängt. Eine Rolle dürfte dabei die Armierung und Desarmierung einerseits des Isteinerklotzes und anderseits der niederländischen Grenze, dann aber auch vor allem der Etappendienst spielen.

Für die Schweiz liegt vorderhand der Hauptvorteil der Rheinschiffahrt in der raschen Verproviantierung des Landes in Kriegsgefahr und auch während eines Krieges, sobald wir einmal eine eigene schweizerische Rhederei, eigene Schiffe, eigene Schiffer, einen eigenen Hafen mit Lagerhäusern und einen eigenen Fahrdienst auf dem Rheine haben. Erst dann können wir von der Fahrfreiheit und Fahrfähigkeit des Rheines Besitz nehmen. Die intensivste Verfolgung dieses Problems ist für die Kriegsbereitschaft der Schweiz vom allergrößten Werte. *Hautle,* Inf.-Major.

Die rumänische Armee.

Die allgemeine Wehrpflicht, durch Gesetz vom Jahre 1908 eingeführt, wird in Rumänien sehr streng durchgeführt. Sie beginnt mit dem 21. und endet mit dem 42. Lebensjahre, davon entfallen sieben Jahre auf die Dienstzeit in der aktiven Armee und Ergänzungsstand, zehn Jahre in der Reserve — etwa unserer Landwehr und vier Jahre in der Miliz — unserem Landsturme entsprechend. Die Fußtruppen dienen zwei Jahre bei der Fahne und sind fünf Jahre beurlaubt, die Kavallerie, Artillerie, Genie, Gendarmerie und Grenzwachkorps drei Jahre resp. vier, die Marine vier resp. zwei Jahre. Die rumänische Armee ist, bei einer Friedensstärke von rund 3950 Offiziere, 660 Beamte, 84,000 Unteroffiziere und Mannschaften, 18,900 Pferde, 460 Feldgeschütze, in fünf Armeekorps à zwei Divisionen eingeteilt. Jede Division zu zwei Brigaden à zwei Regimenter à drei Bataillone zu je vier Kompagnien. Die erste Division ist eine Reservedivision. Die neun ersten Divisionen haben jede ein Jägerbataillon à vier Kompagnien. Sitz der Armeekorps ist: I. Craiova, II. Bukarest, III. Galatz, IV. Jassy, V. Konstanza. Die Divisionsstabsquartiere sind: 1. Turn Severin, 2. Craiova, 3. Targovistea, 4. Bukarest, 5. Buzen, 5. Foksani, 7. Roman, 8. Botosani, 9. Cernavoda, 10. Tulcea. Den Oberbefehl über das Heer führt der König, Armee-General-Inspekteur ist der Kronprinz Ferdinand. Jede Infanterie-Division besteht aus zwölf Infanteriebataillonen nebst vier Maschinengewehrabteilungen, ein Jägerbataillon mit Maschinengewehrabteilung, drei Schwadronen Kavallerie mit einer reitenden Maschinengewehrsektion, einer Feldartilleriebrigade à zwei Regimenter à vier Batterien und einer Haubitzbatterie, je einer Pionier- und Telegraphenkompagnie, Munitions- und Sanitätskolonnen. Schon im Frieden sind zwei Kavallerie-Divisionen aufgestellt zu fünf Regimenter à vier Feld- und einer Ersatzschwadron, ferner eine reitende Batterie-Division zu drei resp. vier reitenden Batterien und zwei reitende Mitrailleusen-Abteilungen à vier Gewehre. Die übrige Kavallerie, die in Summa 83 Schwadronen stark ist, ist wie erwähnt teils Divisions- teils Ersatzkavallerie, teils kgl. Eskorte drei Schwadronen. Es sind vorhanden zehn Roschieri-Husaren- und zehn Kalaraschiriregimenter und genannte Eskorte. Ferner sind vorhanden 18 Feld- und zwei Festungsartillerieregimenter, sieben Bataillone Pioniere, eins davon Festungspioniere und eins Pontoniere, je ein Eisenbahn-, Telegraphen- und Luftschifferbataillon und zehn Schwadronen Train, nebst fünf Sanitätskompagnien. Die Befestigungen, die vorhanden, sind haupsächlich gegen Rußland angelegt worden und zwar a) die der Serothlinie, die zur Absperrung des Raumes zwischen Donau und Karpaten dienen sollten; b) die Befestigungen — eine Art befestigter Lager — von Galatz Nemolasa, Foksani und Costmesti; c) das befestigte Lager von Bukarest und endlich d) der stark befestigte Donaubrückenkopf von Cernavoda. Zu den vorgenannten Truppeneinheiten treten noch hinzu 40 Ersatzbataillone, 18 Ersatzbatterien Feldartillerie, eine reitende Ersatz- und zwei Haubitzersatz-Batterien, ferner die nötigen Ersatzabteilungen für die technischen Truppen, Train und Sanität, des weiteren sind noch vorhanden zwölf Gebirgsbatterien und eine Ersatzbatterie. Es stehen zur Aufstellung der nötigen Reserve, Besatzungs- und Milizformationen noch zirka 150,000 Mann ausgebildete Soldaten zur Verfügung. Der große Unterschied zwischen der rumänischen Armee und der der anderen Balkanstaaten liegt speziell darin, daß weniger auf die Aufstellung resp. Sammlung großer Massen etc. besondrer Wert gelegt wird, sondern darin, daß die bereitzustellenden Streitkräfte nach jeder Richtung hin ausgebildet den hohen Anforderungen genügen können und werden, welche der Krieg nach jeder Richtung, ohne Ausnahme an den Kämpfenden stellt und stellen muß, sei es der General oder der letzte Trainsoldat. Gleichzeitig mit der Mobilisierung der Armee wurde die Kriegsbereitschaft der Flotte befohlen. Von größerer ausschlaggebender Be-