

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

**Band:** 61=81 (1915)

**Heft:** 35

**Artikel:** Verantwortung für den inneren Dienst des Zuges

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-32015>

### **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:** 01.05.2026

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

stellungen in denen man sich nun schon seit gut acht Monaten gegenüber liegt.

In dieser befestigten, ungefähr 500 Kilometer langen Linie befindet sich auf Seiten der Verbündeten zwischen Ypern und La Bassée rittlings der Lys, gleichsam wie eine Insel, das was man die englische Front benennen kann. Sie beginnt um Ypern, verläuft von hier in fast südlicher Richtung bis nach Armentières an der Lys, nimmt von hier mit verschiedenen Einbiegungen südwestlichen Kurs und endigt am Kanal von La Bassée. Ihre Ausdehnung beträgt rund 40 Kilometer. Die Lys teilt sie in einen nördlichen und einen südlichen Abschnitt. Im nördlichen Abschnitt bezeichnen die Orte St. Eloi, Wytschäte, das Gehölz von Plögsteert und Frélinghien den ungefähren Frontverlauf. Im südlichen Abschnitt geschieht dies durch Bois Grenier, Richebourg, Festubert, Givenchy und Quinchy.

Aus dieser englischen Front heraus haben nun fast gleichzeitig mit den scharfen Unternehmungen der Franzosen in der Champagne zwischen Suippe und Aisne, also um die erste Märzwoche herum, die Engländer starke Vorstöße gegen die deutschen Stellungen gemacht, die besonders im südlichen Abschnitt unter der Führung von General Douglas Haig mit beträchtlichen Kräften und großer Energie durchgeführt worden sind. Diese Vorstöße hatten den gleichen Zweck, wie die der Franzosen in der Champagne: Festhalten deutscher Streitkräfte, lokale Verbesserung der eigenen Front, Klärung der deutschen Kräfteverhältnisse. Sie zeitigten im nördlichen Abschnitt ein Festsetzen in St. Eloi, das man früher bereits einmal in Besitz genommen, dann aber wieder an die Deutschen verloren hatte. Größer war der Bodengewinn im südlichen Abschnitt. Hier brachte man sich in den Besitz von Neuve-Chapelle und gewann noch etwas Raum gegen Aubers. Dadurch korrigierte man die unangenehme Einbuchtung, die der früheren Front eigen gewesen war. Bezeichnend für die Genügsamkeit, die man sich in diesem Schollenkriege angewöhnt hat, ist, daß der gesamte Raum, den man mit starker Munitionsausgabe und nicht unbeträchtlichen Verlusten erstritten hat, eine größte Tiefe von etwa 3 Kilometer und eine Breite von rund 5 Kilometer aufweist.

#### 6. Die Kämpfe im Elsaß um den Hartmannsweilerkopf.

Der Hartmannsweilerkopf ist eine der vielen Kuppen, in die sich die südlichen Ausläufer der Vogesen gliedern. Er erhält eine gewisse Bedeutung dadurch, daß von ihm und von seinen östlichen Hängen aus die sich zwischen den Vogesen und dem Schwarzwald ausbreitende Rheinebene in einem ziemlichen Umfange übersehen werden kann. Er besitzt damit vor allem den Wert eines geeigneten Beobachtungspostens. Ob ihm auch der Vorzug einer trefflichen Artilleriestellung zukommt, ist, nach den Karten zu schließen, mehr als fraglich. Wer für Gensbatterien ist und nur schon durch die Möglichkeit einer Ueberhöhung in Verzückung versetzt wird, für den löst sich die Frage im bejahenden Sinne. Wer auch noch ein bisschen mit einigermaßen ordentlichen Zufahrts- und Abfahrtsverhältnissen rechnet, wird etwas anderer Meinung sein. Auf alle Fälle tuts der Hartmannsweilerkopf nicht allein. Es müssen noch die andern, ihn

nördlich, westlich und südlich umgebenden Köpfe und Steine mit dabei sein, damit er die Rolle eines Beherrschers der Rheinebene und vor allem der von Mülhausen nach Kolmar, Schlettstadt und Straßburg führenden Straßen und Bahnlinien übernehmen kann. So erhebt sich sein Besitz allein kaum über lokale Bedeutung. Sie kann sich zu größerem auswachsen, wenn es gelingt, die anderen Kuppen ebenfalls in eigene Hände zu bringen, oder wenn man diese bereits in Händen hat. Für die Franzosen hat die ungestörte Beherrschung des südlichen Vogesenstückes, zu dessen Ausläufern eben der Hartmannsweilerkopf gehört, die erweiterte Bedeutung, daß man damit eine Flankenstellung bekommt, die den Zugang zu der berühmten und schon viel genannten „Trouée de Belfort“ sperrt, d. h. der großen Lücke zwischen den Vogesen, dem Rheinlauf und Schwarzwald und dem schweizerischen Jura.

Anfänglich scheint diesem Hartmannsweilerkopf nur der Wert einer annehmbaren Vorpostenstellung beigegeben worden zu sein. Im Verlaufe der stark wechselnden Kämpfe, die sich im Elsaß und in den Vogesen abgespielt haben, ist er dann im Preise gestiegen und von den französischen Alpenjägern zu einem stärkeren Posten umgebaut worden. Das konnte den Deutschen unmöglich passen, weil daraus nach und nach eben die oben angedeutete Flankenstellung zu entstehen drohte. Man ging darum daran, hier Wandel zu schaffen und es gelang, etwas nach Mitte Januar den Kopf mit stürmender Hand zu nehmen und nun selbst hier Posto zu fassen. Allerdings nur den Kopf allein, nicht auch den Höhenrücken mit der Jägertanne, der zu der noch höheren Kuppe des Molkenrain hinüberführt. Namentlich scheint der Molkenrain in französischem Besitze verblieben zu sein. Man lag sich daher auch hier, wie in den Argonnen, an der Lorettohöhe nördlich Arras und anderswo sehr nahe gegenüber.

Neue Verstärkungen, die den Franzosen in den Vogesen zugekommen sind, erlaubten die eigenen Stellungen hier wieder lokal zu verbessern. Zu diesen lokalen Verbesserungen gehörte neben andern die Rückeroberung des Hartmannsweilerkopfes. Diese ist in den letzten Märztagen insoweit gelungen, daß man wieder in den Besitz der Höhenkuppe gelangt ist. Dagegen sind die, in nordöstlicher und südöstlicher Richtung gegen die Rheinebene hinabstreichenden Hänge vorläufig noch in deutschen Händen geblieben. Die ganze Lage, wie sie sich hier gestaltet hat, gibt eine weitere Illustration zu der „Guerre d'usure“, die nun schon seit langen Monaten an der Westfront im Gange ist. Was man bis jetzt erreicht hatte, ist nur eine örtliche, wenn auch wertvolle Etappe, die aber über kurz oder lang wieder an die Deutschen verloren gehen kann.

-t

#### Verantwortung für den inneren Dienst des Zuges.

Die Frage, wer die Verantwortung im inneren Dienst trägt, ist in den vom General herausgegebenen Grundsätzen endgültig *entschieden* worden. Trotzdem wurden die alten Zustände in sehr vielen Einheiten aus Gedankenlosigkeit und Verständnislosigkeit beibehalten. Viele Offiziere glauben ganz nach den neuen Grundsätzen zu handeln, sind aber mit der alten Auffassung so sehr verwachsen, daß

sie sich, häufig unbewußt, genau wie früher noch immer daran halten. Die früher vorhandenen, ganz verschiedenen Auffassungen über diese Frage herrschen somit auch heute noch.

Die alte Auffassung übertrug dem Offizier die volle Verantwortung für den inneren Dienst, weil man den Unteroffizieren kein Vertrauen schenkte. Um ihre Autorität zu heben, wurde ihnen eine *teilweise* Verantwortung übertragen; eine völlige Unklarheit über ihre Stellung war die Folge. Die neue Auffassung bringt den Unteroffizieren Vertrauen entgegen, räumt ihnen die Leitung des inneren Dienstes in vollem Umfange ein und überträgt ihnen daher auch die Verantwortung.

Selbst im Instruktionskorps sind aber die Ansichten immer noch geteilt. In den Rekrutenschulen wird sich dieser Nachteil nicht in so starkem Maße bemerkbar machen; bei Befolgung des einen oder des andern Prinzips kann ein guter innerer Dienst erzielt werden. In den Einheiten aber mischen sich die nach verschiedenen Grundsätzen erzogenen Offiziere und Unteroffiziere, und in den *meisten* Fällen sind auch beide Auffassungen in den Einheiten vermischt. Unsicherheit und Verwirrung folgern daraus. *Diese Unsicherheit über die Verantwortung und Stellung der Unteroffiziere im inneren Dienst ist einer der Hauptgründe für ihre meist noch auf sehr schwachen Füßen stehende Autorität.*

Die verschiedenen Auffassungen decken sich im allgemeinen höchstens insofern, daß der Führer rechts für den Zug verantwortlich gemacht wird. Ist nun aber dieser Führer rechts dem Zugführer oder dem Feldweibel gegenüber verantwortlich? Grundsätzlich soll nur ein Mann befehlen und innerhalb seines Befehlsbereiches verantwortlich sein. Da der Feldweibel den inneren Dienst der Einheit nach Weisung des Hauptmanns leiten soll, muß auch der Führer rechts dem Feldweibel gegenüber für den inneren Dienst des Zuges verantwortlich sein. Wenn er aber hierfür dem Feldweibel gegenüber verantwortlich gemacht wird, muß er auch auf Grund der Befehle des Feldweibels den inneren Dienst des Zuges anordnen und leiten. Bei der Durchführung des Systems, den Führer rechts dem Leutnant und den Leutnant dem Hauptmann gegenüber verantwortlich zu machen, herrscht gewöhnlich größte Unordnung. Der innere Dienst wird beeinflußt durch die verschiedenen Ansichten der Zugführer. Mag sich auch derselbe innerhalb des Zuges vielleicht glatt abwickeln, so wird innerhalb der Einheit nie eine Uebereinstimmung erzielt; es erfolgen beständige Reibungen und die Arbeit ist nie gleichzeitig beendet. Der rechte Feldweibel wehrt sich und gibt selbst Befehle, die zu erlassen die Zugführer sich das Recht zuschreiben, oder die mit bereits erteilten Befehlen der Zugführer in direktem Widerspruch stehen. Zugführer und Feldweibel betrachten sich gegenseitig als unangenehme Rivalen und beschweren sich beim Hauptmann über die Eingriffe in ihre Machtbefugnisse; die Führer rechts wiederum leben stets zwischen Hangen und Bangen, weil sie nie wissen, wie sie die sich widersprechenden Befehle in Uebereinstimmung bringen sollen, ohne beständig Vorwürfe oder Verweise von der einen oder anderen Seite zu erhalten. Befehle und Gegenbefehle lösen sich ab und pflanzen Mißmut.

In den Augen der Mannschaft sollte der Feldweibel der allmächtige Lenker des inneren Dienstes sein, auch wenn er vorher vom Hauptmann sehr genaue Befehle erhalten hat. Es muß das Ziel des Hauptmanns sein, sich einen selbständig arbeitenden Feldweibel heranzubilden, einen Feldweibel, der die Absichten seines Hauptmanns schon im Voraus errät, denn mit einem Feldweibel, der nicht ohne Befehl handelt, ist dem Einheitskommandanten schlecht gedient.

Selbstverständlich darf dieses System nie dazu führen, daß sich der Hauptmann nicht mehr um den inneren Dienst kümmert und dessen Durchführung vollständig dem Feldweibel überläßt; der Hauptmann muß es verstehen, die Fäden des inneren Dienstes in der Hand zu behalten, hinter den Kulissen an diesen Fäden zu ziehen und dabei doch seinen Feldweibel zur Selbständigkeit zu erziehen.

In verschiedenen Einheiten, in denen die Rechte und Pflichten der verschiedenen Chargen zwar umschrieben sind, mischen sich doch die Zugführer in die Tätigkeit des Feldweibels und erlassen Befehle, die diesen angehen. Entweder ist hier der Feldweibel seiner Stellung nicht gewachsen und versteht er es nicht, nach den Anordnungen des Hauptmanns den inneren Dienst durchzuführen, oder aber es fehlen jegliche Anordnungen des Hauptmanns, der sich aus Bequemlichkeit auf gut Glück darauf verläßt, die Sache werde schon ihren Weg gehen. Daß die Zugführer in solchen Fällen eingreifen, ja vielleicht eingreifen müssen, erweist niemals die Richtigkeit der Lehre, daß sie den inneren Dienst leiten sollten, sondern nur die Tatsache der *Unfähigkeit* des Hauptmanns oder des Feldweibels.

Die Zugführer dürfen wohl in Fragen des inneren Dienstes ihrem Hauptmann Anträge stellen, aber sie dürfen sich nicht in seine Anordnungen mischen; ein Hauptmann der seine Stellung zu wahren weiß, wird sich eine solche Nebenregierung seiner Zugführer ein für allemal verbitten.

Für die Kompagnie sichtbar greift der Hauptmann in die Arbeit des Feldweibels nur ein, zur strengen Kontrolle der gegebenen Befehle, zur Ahndung nachlässiger Pflichterfüllung und um sich zu überzeugen, daß der innere Dienst nicht rein handwerksmäßig betrieben wird, sondern auch hier seine Leute *Soldaten* bleiben. Dabei darf dem gefürchteten Auge des Hauptmanns nichts entgehen. Mit starker Hand muß er den Befehlen des Feldweibels bei den Unteroffizieren und der Mannschaft Nachachtung verschaffen. Da er aber nicht überall dabei sein kann, verwendet er seine Offiziere als Kontrollorgane. Deren Kontrolle erfolgt am besten in der Weise, daß sie dieselbe nach Anordnung des *Hauptmanns* zu einem von ihm befohlenen Zeitpunkt als seine Vertreter ausführen, ohne im geringsten eigenmächtig und störend in die Tätigkeit des Feldweibels einzugreifen. Im Auftrage des Hauptmanns werden die Zugführer Inspektionen über bestimmt vorgeschriebene, nicht ihrer Liebhaberei überlassene Objekte der Bewaffnung, Ausrüstung und Bekleidung vornehmen, damit in der ganzen Einheit die *gleichen* Gegenstände nachgesehen werden.

Die Tätigkeit der Zugführer braucht aber hierbei nicht auf ihre Züge beschränkt zu bleiben, es kann ein Subalternoffizier beauftragt werden, in der

ganzen Einheit Stichproben vorzunehmen oder eine bestimmte Dienstverrichtung zu kontrollieren. Durch die Ausdehnung der Kontrolle über den Rahmen der Züge hinaus, wird auch die Mannschaft immer darüber im klaren sein, daß die Unteroffiziere den inneren Dienst leiten und die Zugführer ihn nur kontrollieren. Sobald die Zugführer die Leitung des inneren Dienstes nicht mehr nur kontrollieren, sondern leiten, ist das hierarchische System, das vom Kompanie-Kommandanten über den Feldweibel zu den Führern rechts führt, umgestoßen. Offiziere und Unteroffiziere befinden sich dann in einer unglücklichen Zwitterstellung, in der niemand weiß, wer streng genommen befehlen soll, die allgemeine Verwirrung ist da.

Die durch den Hauptmann anbefohlenen Kontrollen werden sich nicht nur auf Inspektionen beschränken, sie können sich auf alle im Betriebe der Einheit vor sich gehenden Dienstverrichtungen erstrecken. So kann die Besammlung der Einheit kontrolliert werden; ist aber ein Zug zu spät marschbereit, so wird der Hauptmann nicht den Zugführer, sondern den Feldweibel und den Führer rechts zur Verantwortung ziehen, da nicht der Zugführer, sondern der Feldweibel die Arbeitseinteilung vor der Besammlung anzuordnen hatte. Das Bestreben, die durchaus notwendigen Kontrollen durchzuführen, darf unter keinen Umständen dazu verleiten, zu viel und zu oft zu kontrollieren, denn der Wert der Kontrolle besteht niemals in der Häufigkeit, sondern nur in der Schärfe ihrer Durchführung. Daher liegt auch im System des Tagesoffiziers, der bei sämtlichen Verlesungen und Fassungen anwesend ist, die große Gefahr, daß er nur „dabei ist“, aber nicht kontrolliert. Die Unteroffiziere und Mannschaften gewöhnen sich rasch an dieses Dabeisein eines harmlosen Aufsehers, der leicht in die Rolle des Kindermädchens fällt, und ihr Respekt vor der Kontrolle des Vertreters des Hauptmanns verschwindet nur allzu rasch. Andererseits wird in einer Einheit, in der der innere Dienst gut organisiert und geleitet ist, eine beständige Kontrolle sämtlicher Dienstverrichtungen *niemals* notwendig sein.

Gegen den Grundsatz, die Unteroffiziere seien für den inneren Dienst verantwortlich, werden noch immer die verschiedensten Gründe ins Feld geführt.

Es wird behauptet, der innere Dienst funktioniere nicht, wenn dessen Leitung den Unteroffizieren anvertraut werde! Sollte diese Behauptung auf Wahrheit beruhen, so würde damit eine *Bankrotterklärung* unseres ganzen Unteroffizierstandes gegeben, und es müßte mit der ganzen Ausbildung unserer Unteroffiziere von neuem begonnen werden; die Kriegstüchtigkeit unserer Armee wäre nur allein aus diesem Grunde in Frage gestellt. Unteroffiziere, die nicht imstande sind, den inneren Dienst zu leiten und dafür die Verantwortung zu übernehmen, können auch niemals als Ersatz für gefallene Offiziere in Betracht kommen. — Gewiß kann der von Offizieren geleitete innere Dienst an sich sehr gut funktionieren, jedoch nur so lange die Offiziere dabei sind; die Unteroffiziere werden aber dadurch beinahe überflüssig und ihrer sehr verantwortungsvollen Aufgabe enthoben. Es wird einige Zeit dauern, bis sich Unteroffiziere und Mannschaft in das neue System eingelebt haben, aber überall werden bei dessen consequenter Durchführung nach

kurzer Zeit die besten Erfahrungen gemacht werden. Ein anderer häufig vorgebrachter Grund entspringt dem allzu demokratischen Gefühl, es gehöre sich nicht, daß der junge Zugführer aller Sorgen und Mühen ledig sei, während seine Leute noch arbeiten. Auf solche Gefühle darf man aber keine Dienstorganisation aufbauen, im übrigen ist der Zugführer während des inneren Dienstes nicht beurlaubt. Er hat von Zeit zu Zeit die oben erwähnten Kontrollen auszuführen, auch er wird sich gelegentlich unauffällig überzeugen, ob sich seine Unteroffiziere im inneren Dienst als Vorgesetzte, seine Soldaten sich als Soldaten benehmen. Seinem wachsamen Auge darf es nicht entgehen, wenn der soldatische Betrieb im inneren Dienste nachläßt, Bummellei und Unordnung Platz greifen.

Bei berittenen Truppen muß der Offizier bei der ganzen Pferdepflege und -Behandlung seiner größeren Sachkenntnis wegen zugezogen werden, und er wird täglich Pferdeinspektionen vornehmen. Ist aber der Führer rechts zuverlässig und gewissenhaft, so wird der Offizier nicht täglich alle Pferde, sondern nur die kranken Pferde ansehen. Auch die Sauberkeitsinspektion der Pferde wird bei einem geregelten Dienstbetrieb niemals täglich durch den Offizier selbst auszuführen sein.

Es ist die unbedingte Pflicht aller Offiziere dafür zu sorgen, daß die vom General über die Organisation des inneren Dienstes erlassenen Weisungen binnen kurzem in *allen* Einheiten durchgeführt werden. Das vorgesehene System muß vor allem Geltung erlangen, um die Stellung der Unteroffiziere zu stärken. Seine Wirksamkeit tritt aber nur ein, wenn die Unteroffiziere wirklich selbständig und verantwortlich gemacht werden. Bei seiner Durchführung wird es sich rasch erweisen, daß sich der innere Dienst ruhig und glatt abwickelt, und der Hauptmann sich gleichzeitig verantwortungsfreudige, selbständige und Autorität besitzende Unteroffiziere heranziehen wird. R.

## Allelei Erfahrungen.

(II. Teil.)

Jeder neue „Dienst“ liefert neue Erfahrungen, die leider nur dem zugute kommen, der sie zu machen Gelegenheit hatte, weil sie nicht bekannt gegeben werden. Das ist ein großer Mangel, denn das Lehrgeld, das jeder bezahlen muß, wird auf solche Art mehrfach ausgegeben und das angelegte Kapital trägt keine Zinsen. Es sollte deswegen jeder, der für alle oder doch für viele brauchbare Erfahrungen gesammelt hat, solche veröffentlichen und sie damit allen Kameraden zugänglich machen. Ich habe das bereits in Nr. 12 des laufenden Jahrganges der „Allg. Schweiz. Militärzeitung“ getan und möchte heute damit weiterfahren, da wieder eine Periode lehrreichen Dienstes hinter mir liegt. Natürlich kann ich nur von dem Mitteilung machen, was meine Gebirgseinheit anbetrifft, allein ich hoffe, daß die Erfahrungen auch für „Talkameraden“ nicht unbrauchbar sein dürften.

„Unsere Infanteristen behaupten, der Tornister sei für das Mitnehmen von Wäschevorräten unbedingt zu klein, wenn alles mitgeschleppt werden müsse, was man an tragbarem Korpsmaterial fasse“, schrieb ich in Nr. 12. Dem Uebelstand ist mittlerweile abgeholfen worden durch Wegnahme des unglücklichen, stets eingedrückten Patronenfaches am