

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

Band: 62=82 (1916)

Heft: 28

Artikel: Die Technik der modernen Schlacht (Schluss)

Autor: M.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-32764>

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: 14.01.2026

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

Wie jedem Sport, so erging es auch dem Skisport, er wurde zum Wettkampf herangezogen und damit war die Gefahr der Uebersportelung da.

Wie günstig der Skisport auf den Körper und die Gesundheit wirkt, brauche ich kaum zu erwähnen; ich brauche aber auch nicht zu sagen, wie unendlich schädlich die Uebertreibung des selben werden kann.

Sehen wir uns einmal die großen Weltkimeister an. Was ist zum Teil schon aus ihnen geworden? Entweder sind sie tot, oder sie haben sich ein unheilbares Leiden zugezogen. Es muß doch außerordentlich schmerzlich sein, wenn unsere besten Soldaten dadurch bis zur Militärtauglichkeit gelangen. Ich kenne eine Reihe solcher Fälle. Es seien hier nur zwei Beispiele aus meinem Bataillon angeführt.

Füsiler A., 23 Jahre, hat mehrere erste Preise von schweiz. Skiwettrennen; wurde wegen schweren Herzfehlers vollständig dienstuntauglich erklärt. Füsiler B., 24 Jahre, vorzüglicher Skifahrer, gewann noch diesen Winter 2 erste Preise. Der Mann kann nur für Bureauarbeiten verwendet werden, weil er nach der geringsten Anstrengung Herzbeschwerden mit hoher und unregelmäßiger Pulsfrequenz bekommt. Die beiden Beispiele seien hier nur zur Illustration beigefügt, ich könnte diese beliebig vermehren. Es ist eine nicht nur von mir beobachtete Tatsache, daß die Mehrzahl der großen Skiwettfahrer an Herzerweiterungen leiden. Es ist auch klar, daß diese bei der momentanen, oft enormen Herzarbeitsüberlastung zu Stande kommen muß. Ich weiß, daß diese Tatsachen nicht nur den Aerzten bekannt sind; wenn wir sie aber kennen, warum ändern wir sie nicht; warum setzen wir unsere besten Soldaten der Gefahr aus, militärtuntauglich zu werden? Man wird mir einwenden, daß diese Unterlassungssünde doch nur wenig Opfer fordere, und daß man doch etwas vom Militärskifahrer verlangen müsse. Zum ersten sage ich, daß es um jeden Mann schade ist, und daß wir in unserem kleinen Land jeden Mann nötig und zu gebrauchen haben. Zum zweiten werde ich zeigen, daß ich weit höhere Anforderungen an eine Skipatrouille stelle, als es bis jetzt der Fall war. Was man bis jetzt von der Skipatrouille beim Militärlauf verlangte, war, wie ich schon oben erwähnte, im Grunde nur ein möglichst rasches Abrennen der vorgeschriebenen Strecke; das taktische war dabei eigentlich mehr zur Form da, um dem Ganzen doch noch den offiziell militärischen Anstrich zu geben. Es war eine rein sportliche Leistung.

Was müssen wir nun beim Militärlauf von der Skipatrouille verlangen?

Vor allem soll das Geforderte allein nur militärischen Zwecken dienen. Das sportliche muß vollständig zurückgedrängt werden oder ganz verschwinden. Das kann nur geschehen, wenn diese Wettkämpfe ganz aus dem Rahmen des gewöhnlichen Skirennens herausgenommen werden.

Die Forderungen, die man stellen soll, dürfen große sein, aber die Kräfteverteilung muß eine andere werden als bisher; darf aber in weitestem Maße ausgenutzt werden. Eine Skipatrouille, die in 2—3 Stunden 25—35 km zurücklegen muß, verbraucht in dieser kurzen Zeit ihren ganzen Kräftevorrat und ist nachher am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt; ihr Wert ist dadurch bedeutend herabgesetzt. Kampffähig sind von diesen Leuten gleich nachher unbedingt die wenigsten.

Ich verlange deshalb folgendes:

Es sollen 3-, 4-, 6-tägige Skipatrouillen gemacht werden. Die Tagesleistung wird mit 40—70 km vorgeschrieben, je nach Gelände und Verhältnissen.

Es sollen größere taktische Aufgaben gestellt werden, bei denen nicht nur der Führer, sondern auch jeder einzelne Mann sich ausweisen kann. Es würde sich wohl besonders handeln um ausgiebige Rekognoszierungen von Gefechtsstellungen, Passierbarkeit des Geländes für größere Einheiten, Aufsuchen feindlicher Truppen etc.

Die Lösung dieser Aufgabe muß bei der Beurteilung speziell berücksichtigt werden. Eventuell könnten kleine Gefechtsschiessen auf Feldscheiben zeigen, wie die Treffsicherheit einer solchen Patrouille ist.

Es scheint mir militärisch von größerer Wichtigkeit zu sein, daß eine Skipatrouille diese hier vorgeschriebenen Leistungen mehrere Tage aufeinanderfolgend erfüllen kann, als daß sie in einigen Stunden mit übermenschlichen Anstrengungen eine möglichst große Strecke zurücklegt und infolgedessen weiteren Anforderungen nicht mehr genügen kann.

Zu diesen von uns aufgestellten Forderungen lassen sich in unseren Gebirgsseinheiten fast alle Leute erziehen. Sind wir dann einmal in der Lage, eine Patrouille zu ganz forcerter Leistung verwenden zu müssen, so finden sich unter dieser gleichmäßig trainierten Mannschaft sicher Leute, die den Anforderungen genügen.

Ich wollte mit dieser kurzen Ausführung nur auf einige Mängel in der Auffassung des Militärskipatrouillenlaufes hinweisen, in der Hoffnung, daß sie in Zukunft nach Möglichkeit Berücksichtigung finde. Den einzigen Widerstand auf den meine Forderungen stoßen dürften, sehe ich darin, daß der von uns verlangte Militärskipatrouillenlauf viel mehr Zeit in Anspruch nimmt, als bisher, und daß man vom Führer wie vom Geführten weit mehr fordert.

Der Zweck des Militärskipatrouillenlaufes sei keine sportliche, sondern eine militärische Leistung.

Die Technik der modernen Schlacht.

(Schluß.)

Soweit unser Gewährsmann. Seine Darlegungen machen uns manches verständlich und faßbar. Eigentlich erscheint die Behauptung, daß die Schlacht zu einer „programmatisch festgelegten Handlung“, gleichsam zu einem „Theaterstück“ wurde. Der Ausspruch ließ mich in der französischen Literatur Umschau halten, ob etwa ähnliche Aussprüche zu finden seien. Zu meiner Freude fand ich in der „Revue hebdomadaire“ in einer Schilderung, die ein Mitkämpfer der großen Septemberoffensive des letzten Jahres entwirft, beinahe den nämlichen Ausdruck. Der betreffende Soldat schreibt: Eines Morgens steigert sich unser Artilleriefeuer zu unerhörter Heftigkeit. Das Gelände vor uns wird für den Sturm vorbereitet. In den Schützengräben steigen die Offiziere herum und haben für jeden ein leutseliges Wort. Ihre größte Sorge gilt den Verwundeten der vergangenen Nacht, die weggeschafft werden müssen. Sie werden auf Tragbahnen gelegt, und die Sanitätssoldaten tragen sie durch die Verbindungsgänge nach rückwärts. Wir alle wissen es, es wird einen Sturm geben. Die Aufklärungsarbeit der Flieger zeigt an, daß drüben

beim Feinde große Vorbereitungen zu sehen sind. Fünfzig Meter vor uns zieht sich der deutsche Schützengraben hin. Er wird ohne Unterbrechung von unsren Geschützen unter Feuer gehalten. Im Moment, da das Feuer aussetzt, werden wir den Befehl zum Sturm erhalten. Denn alles ist genau vorher festgesetzt und bestimmt, wie bei einem *Dekorationswechsel im Theater*. Man bringt uns Kaffee, der nicht ohne Gefahr herbeigeschafft werden konnte, und wir sind froh, daß wir etwas Warmes in den Magen bekommen. Einige von uns wagen einen Blick nach vorn, um sich mit dem Gelände, über das wir hinüberkommen müssen, ein wenig vertraut zu machen. „Bajonett auf!“ ertönt der Befehl. Man gibt uns im letzten Augenblick noch einige Ratschläge, wie wir uns beim Ueberklettern der Brustwehr zu verhalten haben. Denn dies ist der kritischste Moment eines Sturmangriffes. Im Augenblick, da man den Schützengraben verläßt und sich mühsam über die Brustwehr emporarbeitet, pflegen die feindlichen Maschinengewehre mit einem mörderischen Feuer einzusetzen. Diese Minute erfordert die meisten Opfer. Verwundet oder getötet fallen die Leute zu Dutzenden in den Schützengraben zurück. Hat man dies einmal überstanden, dann geht es schon. Dann schreit man, dann läuft man. Das gibt ein wenig Mut, so daß man sich nicht sehr viel um die herumschwirrenden Kugeln kümmert. Achtung! Unsere Geschosse schlagen hinter der ersten Linie des Feindes ein. — Wenn schon das Sperrfeuer eröffnet wird, dann dauert es mit dem Sturm nicht mehr lange. Der nächste telephonische Anruf bringt das Signal zum Angriff. Der Hauptmann geht herum und murmelt einige Worte, um seine Aufregung zu verbergen. Er zittert für seine Leute und sie zittern für ihn. Jeder sucht nun im Vorfeld einen Stein, der zur Deckung dienen, eine Furche, in der man sich verkriechen könnte. Dabei hat man die quälende Empfindung, daß man all dies vielleicht zum letzten Male sieht. Und dabei sucht man jeden Gedanken an sich selbst auszuschalten. Das ist nicht ermutigend. Aber dann denkt sich wohl ein jeder, daß es ja nicht gerade ihn erwischen muß, und sucht sich mit dieser Hoffnung zu trösten. — Plötzlich schweigen unsere Geschütze. Ein Zittern läuft durch unsere Reihen. Vorwärts! Ein durchdringender Schrei entringt sich unserer Brust. Mit einer verzweifelten Anstrengung schwingen wir uns über die Brustwehr. Wir sind oben. Das feindliche Feuer ist erschreckend gut gezielt. Aber wir blicken nur vorwärts. Es handelt sich ja darum, in möglichst kurzer Zeit den gegnerischen Schützengraben zu erreichen. Der Boden erzittert unter diesem wütenden, stürmenden Laufen und bedeckt sich mit Toten und Verwundeten. Mit einem Male legt sich der wilde, tobende Lärm. Wir haben unser Ziel erreicht, wenigstens jene von uns, die unversehrt geblieben sind. Und nun beginnt das Handgemenge. Es ist ein beispielloses Durcheinander. Schreie, Verwünschungen, Flüche durchgellen die Luft, Angreifer und Verteidiger sind dicht aneinander gekillt. Körper an Körper geht dieses grausame Ringen vor sich. Viele werfen ihre Waffen weg. Ein Stein, ein Stück Eisen sind jetzt viel wertvoller. Man schlägt mit den Fäusten aufeinander los, man verbißt sich mit den Zähnen im Gegner, man tritt auf Leichen herum, gleitet aus, schlägt

hin, und versucht wieder aufzustehen. — Aber nicht jedem ist es vergönnt, sich wieder zu erheben. Der Kampf dauert oft eine Stunde, zwei Stunden, bevor er entschieden ist. Ist es gelungen, den Graben zu erobern, so beginnt die mühevole Arbeit, ihn in Verteidigungszustand zu versetzen. Alles schleppst man herbei, nichts ist geringfügig genug, daß es nicht seine Verwendung finden würde. Und Eile, große Eile tut not. Denn der Gegenangriff, der alle Anstrengung und alle Opfer wieder zu nichte zu machen droht, läßt nicht allzu lange auf sich warten . . .

Die Uebereinstimmung einzelner Stellen in den beiden Schilderungen ist augenfällig und spricht dafür, daß die Verhältnisse tatsächlich so sind, wie sie hier dargelegt werden. Deshalb glaubte ich, die beiden Aufsätze wiedergeben zu dürfen.

Schließlich mag noch ein Aufsatz folgen, der einer französischen Zeitung entnommen ist und die Transportverhältnisse während der Schlacht schildert:

Man hat oft gesagt, daß das Problem der Lebensmittelzufuhr eines der wichtigsten sei, die im Kriege gestellt werden. Das hat zu allen Zeiten gegolten und für alle Armeen, die im Felde lagen, aber niemals ist das Problem deutlicher zu Tage getreten als heute, denn nie zuvor waren die materiellen Bedürfnisse der Armeen so groß, niemals war der Verproviantierungsdienst so schwierig. Man hat zu Beginn des Krieges ausgerechnet, daß die Versorgung eines Armeekorps einen Transport von 120 Tonnen pro Tag erfordert, aber inzwischen sind die Bedürfnisse außerordentlich gestiegen. Auch verursacht der Mangel an gewissen Bedarfsartikeln wie Heu und Stroh, sowie Brennholz, große Schwierigkeiten, besonders dann, wenn die Truppen längere Zeit an demselben Ort bleiben müssen. Zur Verproviantierung eines Armeekorps benötigt man heute 200 Tonnen Lebensmittel. Dabei ist die Lebensmittelzufuhr noch die leichteste Aufgabe. Die Armeen verbrauchen heute ganz ungeheure Mengen von Munition. Eine moderne Schlacht verlangt Hunderttausende von Artilleriegeschossen, und unaufhörlich rollen die Transportzüge mit Munition an die Front. Der Transport zwischen den Bahnhöfen und den in der Schlacht eingesetzten Einheiten wird durch Fuhrwerke, die von Pferden gezogen werden, besorgt, und zwar bis zu einer Entfernung von 50 km vom Verproviantierungsbahnhof, oder dann durch Automobile. Man hat heute auf den Straßen Frankreichs oft den Anblick von langen Wagenzügen, die Lebensmittel, Munition oder Mannschaften an die Front befördern. Frankreich besitzt in dieser Hinsicht ganz vorzügliches Material. Ein gutgeschultes Personal, das vor keinen Opfern und Strapazen zurückschrekt, und sich besonders bei Anlaß der Schlacht vor Verdun durch Treue und Hingabe ausgezeichnet hat.

Wie lagen die Dinge in jener Gegend? Mit den beiden Linien Revigny-Ste. Menehould und Revigny-Bar-le-Duc und Commercy bildet die Normalspurbahn dort einen Winkel, von dessen Schenkelpunkten aus Pferde, Fuhrwerke und Automobile an die Front fahren. Gute Dienste leistet auch seit Beginn des Krieges die bedeutend verbesserte Maas-Schmalspurbahn. Diese befördert heute täglich 1600 Tonnen und wird nächstens 2000 Tonnen befördern können. Sie allein genügte, um sämtliche französische Truppen, die in der Gegend von Ver-

dun operieren, mit Lebensmitteln zu versehen. Aber die Eisenbahn ist nicht das einzige Transportmittel, über das die Franzosen in der dortigen Gegend verfügen. In Verdun wie anderswo, d. h. an allen Punkten der französischen Front, die vom Feinde bedroht werden können, besitzen die Franzosen das Nötige, um über die normalen Mittel hinaus gegebenen Falles allen Eventualitäten vorbeugen zu können: Munitionsdepots, Verpflegungszentren, Automobilzüge, die jederzeit bereit stehen, um dahin, wo es nötig ist, Munition, Lebensmittel usw. zu befördern. Alles stand bereit, und der Dienst versagte auch nicht einen Augenblick. Zahlreiche Brücken waren über die Maas geschlagen worden, um den raschen Nachtransport von Verstärkungen bewerkstelligen zu können. Für den Fall, daß, wie es auch schon vorgekommen, die feindliche Artillerie den Eisenbahndienst unterbrochen hätte, standen Automobile bereit, die sofort in Bewegung gesetzt worden wären.

Lord Northcliffe hat, während die Schlacht ihre höchsten Wogen schlug, jene Gegend besuchen können. Er hat seiner Bewunderung über das Schauspiel, das sich ihm auf den Straßen bot, Ausdruck gegeben. Um die Nachschübe regelmäßig vor sich gehen lassen zu können, müssen die Straßen fortwährend in gutem Zustand erhalten werden, das setzt die Schaffung einer strengen Straßenpolizei voraus.

Normalerweise geschieht die Verpflegung der Armeen durch die Eisenbahn, denn diese ist und bleibt das mächtigste Beförderungsmittel und gestattet eine streng reglierte Ausnützung. Der Verteidiger hat sich bemüht, die rückwärtigen Verbindungen womöglich zu verdoppeln, dabei darf aber der Nachschub von Truppen nicht einzig und allein von der Bahn abhängen. Die Heeresleitung hat angeordnet, daß jede große Einheit für zwei Tage Lebensmittel in der Reserve besitzt. Für weitere zwei Tage im Regimentspark und für abermals zwei Tage in den Fourgons. Somit besitzt man für sechs Tage das zur Existenz notwendige. Selbst in den kritischsten Stunden des Feldzuges haben die französischen Truppen nie in ernstlicher Weise unter der Verspätung des Nachschubes zu leiden gehabt, denn die Verspätungen überschritten nie einige Stunden. Landsturmleute sind fortwährend damit beschäftigt, die Verbindungsstraßen zu unterhalten. Sie räumen die Hindernisse weg, schottern sie frisch und walzen sie, damit der Verkehr rasch und glatt vor sich geht.

Eine ganze Armee von Arbeitern ist Tag und Nacht mit dieser Aufgabe beschäftigt, und ihre Beaufsichtigung und Leitung ist nicht die kleinste Sorge des Generalstabes. Während einer Schlacht bilden die Etappenstationen einen ungeheuren Werkplatz. Man stelle sich einmal das Getriebe nach zwei Richtungen hin vor. Von den Versammlungsbahnhöfen im Innern bis zu den Abgabestationen in der Kriegszone. Von diesen Abgabestationen zu den Divisionsetappen und von diesen zu den Regiments-, Einheits- und Gefechtsetappen. Man vergegenwärtige sich die 39 Wagen eines jeden Infanterieregiments, 22 Wagen jeder Feldbatterie, 28 Wagen einer Infanterie-Munitionskolonne, 23 Wagen einer Artillerie-Munitionskolonne und die 160 Wagen einer Verpflegungsabteilung im Armeekorps. (Jedes Armeekorps hat vier solcher Verpflegungskolonnen.) In dieser

hinter der Armee sich befindlichen Armee muß jeder peinlich genau seine Pflicht erfüllen, denn auch davon hängt der Erfolg ab. Jeder ist sich denn auch der ungeheuren Verantwortlichkeit bewußt, und mit Genugtuung kann konstatiert werden, daß während des ganzen bisherigen Verlaufes der Schlacht vor Verdun der Verpflegungs- und Nachschubdienst trotz größter Schwierigkeiten vollständig auf der Höhe seiner Aufgabe steht . . .

Auch dieser Dienstzweig gehört zur Technik der modernen Schlacht, und die Darlegungen sind deshalb lehrreich. Jedenfalls ist das Problem schwieriger als es sich selbst der Offizier meistens vorzustellen pflegt.

M.

Bücherbesprechungen.

Belgien. Eindrücke eines Neutralen von Eugen Probst, Architekt in Zürich. Mit sechs Stadtplänen und vier Ansichten nach alten Originallithographien. Zürich 1916. Druck und Verlag Art. Institut Orell Füssli. Fr. 2.50.

Ein überaus interessanter und lehrreicher Beitrag zum unerschöpflichen Kapitel „Wie's gemacht wird“. Der treffliche Kunstdienstliche Eugen Probst, der Schöpfer so manchen schönen Bauwerks, hat Belgien zuerst unmittelbar nach der Eroberung bereist und es nochmals „Ein Jahr später“ besucht, mit den Leuten gesprochen und aus den Quellen geschöpft. Er ist überall gewesen, hat alles gesehen und zeigt uns an Hand der Originalpläne, was wirklich zugrunde gegangen ist und unter welchen Schwierigkeiten die Deutschen retteten und sicherten und dem Feuer entrissen, was ihnen überhaupt möglich war. So ist ein Dokument der Wahrheit entstanden. Das Buch ist fein geschrieben und sollte von Jedermann gelesen werden, der sich ein sicheres Urteil über die Sachlage bilden will.

H. M.

Trois mois de guerre (août-octobre 1914) par J. R., membre de plusieurs sociétés savantes. Berger-Levrault. Paris. Preis 25 Cts.

Die mit dem Signet

JOF	FRE
FRE	NCH

 geschmückte Bro-

schüre ist eine zusammenfassende Darstellung der Ereignisse der ersten drei Kriegsmonate in französischer Beleuchtung — „c'est un résumé simple, impartial“.

H. M.

Vor den Schlachten. Römisches Drama in einem Aufzug aus den Märztagen des Jahres 1915. Von Stefan Markus. Im Aehre-Verlag Zürich.

Das beste an diesem Werk ist das von Hans Eggemann gezeichnete Umschlagsbild.

H. M.



Neue Felduniform!

:: Prompte tadellose Lieferung ::

Stickereien in feinster Ausführung

:: :: Anerkannt flottester Sitz :: ::

:: Salonsäbel wieder vorrätig ::

BERN A. KNOLL ZÜRICH

Bahnhofplatz vorm. Mohr & Speyer Löwenplatz