

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

Band: 64=84 (1918)

Heft: 2

Artikel: Die fahrende Mitrailleur-Abteilung und ihre Bedeutung für die Division

Autor: Immenhauser

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-34356>

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: 16.01.2026

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

Allgemeine

Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

LXIV. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LXXXIV. Jahrgang.

Nr. 2

Basel, 12. Januar

1918

Erscheint wöchentlich. — Preis halbjährlich für die Schweiz Fr. 6.—, fürs Ausland Fr. 7.50. — Bestellungen direkt an **Benne Schwabe & Co.** Verlagsbuchhandlung in Basel. — Im Auslande nehmen alle Postbureaux und Buchhandlungen Bestellungen an. — Inserate 35 Cts. die einspaltige Petizie. — Nachdruck nur mit ausführlicher Quellensangabe gestattet. Redaktion: Oberst-Korpskommandant **Eduard Wildbolz** in Bern.

Inhalt: Die fahrende Mitrailleur-Abteilung und ihre Bedeutung für die Division. — „Besetzung von höheren Führerstellen“. — Militärhufschmiede im Felde. — Bücherbesprechungen.

Die fahrende Mitrailleur-Abteilung und ihre Bedeutung für die Division.

I. Organisation und Beweglichkeit.

Bei der Mitrailleur- und Gebirgs-Mitrailleur-Kompanie werden Karrenpferde und Saum-Tiere von dem neben dem Pferd marschierenden Führer geführt, die zweispännigen Fuhrwerke vom Bock aus gefahren. Mit Ausnahme des Kompanie-Kommandanten sind alle Offiziere, demgemäß auch alle Unteroffiziere unberitten. Die Führer-Rekruten, Unteroffiziers-Schüler und Unteroffiziere erhalten keine Reitausbildung. Auch alle Trainfuhrwerke der Infanterie werden vom Bock aus gefahren; auf die Berittenmachung des Train-Unteroffiziers des Bataillons kann eher verzichtet werden als auf die des Kompanie-Offiziers der Mitrailleur-Einheiten.

Neben einer Mitrailleur-Einheit pro Bataillon besitzt die Division noch die fahrende Mitrailleur-Abteilung zu drei Kompanien, bei der sämtliche Offiziere, Feldweibel, Wachtmeister und Fahrer-Korporale beritten sind, und die vierspännigen Fuhrwerke vom Sattel gefahren werden. Fahrer-Rekruten und Unteroffiziers-Schüler müssen somit Reitausbildung erhalten. Sie sind von sämtlichen für die Truppenkörper der Infanterie bestimmten Rekruten und Unteroffiziers-Schülern die einzigen, die im Reiten auszubilden sind.

Die erste Organisation der Fahr.-Mitr.-Kpn. war dadurch bedingt, daß der Division durch die Truppenordnung anfänglich nur drei Mitr.-Kpn. (eine fahrende pro Infanterie-Brigade, eine Geb.-Mitr.-Kp. pro Gebirgs-Brigade) zugeteilt wurden. Das Aktionsfeld von zwei bis drei Fahr.-Mitr.-Kpn. lag folglich auf der Entwicklungsfront von zwei bis drei Infanterie-Brigaden. Aus diesem Grunde bedurften die ersten Mitr.-Einheiten, soweit sie für den Feldkrieg bestimmt waren, einen höhern Grad von Beweglichkeit als die heutigen Mitr.-Einheiten der Bataillone. Wenn trotz der Aufstellung der Mitr.-Einheiten für die Bataillone an der Fahr.-Mitr.-Abt. der Division festgehalten wurde und sogar ein Ersatz der Geb.-Mitr.-Kp. durch vier weitere Fahr.-Mitr.-Kpn. stattfand, so muß das einen tiefen Grund haben, der nur in der *taktischen Verwendung* der Fahr.-Mitr.-Kp. liegen kann. Sonst wäre es kaum zu verstehen, weshalb die Infanterie die in der Reitausbildung der Fahrer

und Unteroffiziers-Schüler der Fahr.-Mitr.-Abt. liegende Erschwerung ihres Ausbildungsverfahrens beibehält.

Der erste Absatz von Ziffer 314 der „provisorischen Vorschriften für die Infanterie-Mitrailleure von 1916“ lautet:

„Die der Division zugeteilte Fahr.-Mitr.-Abt. zu drei Kompanien wird vom Divisions-Kommandanten entweder zu seiner direkten Verfügung zurückgehalten oder ganz oder kompagnieweise einzelnen Brigaden oder Regimentern unterstellt.“ gibt aber den Divisions-, Brigade- oder Regiments-Kommandanten keine Anhaltspunkte über den heutigen Zweck dieser Spezialorganisation.

Gegenwärtig besitzt die Fahr.-Mitr.-Kp. nur sechs M.-G., wie die übrigen Mitr.-Einheiten; allein sie hat 73 Reit- und Zug-Pferde, gegenüber 36 bei der Mitr.-Kp. Der Apparat ist für sechs M.-G. zu groß. Die Vermehrung der Zahl der Munitionswagen von drei auf sechs pro Fahr.-Kp. ist jedoch mit Vorbedacht erfolgt. Bei der Verstärkung der Fahr.-Mitr.-Kp. von vier auf sechs M.-G. werden die Hinterkästen der Munitionswagen umgeändert und erhalten die gleichen Dimensionen und eine ähnliche innere Anordnung wie die Hinterkästen der Gewehrwagen. Der hintere Teil des Hinterkastens des Munitionswagens kann dann zwei M.-G. mit Schildlafetten aufnehmen, unter Einschränkung der Munition von 9600 auf 8000 Patronen. Bei der neuen Fahr.-Mitr.-Kp. haben wir somit mit sechs Gewehr-Wagen mit je einem M.-G. und Dreifußlafette samt 8000 Patronen für den Fernkampf und sechs Munitionswagen mit je zwei M.-G. und Schildlafetten samt 8000 Patronen für den Nahkampf zu rechnen.

Jeder Zug der Fahr.-Mitr.-Kp. soll folglich inskünftig über 2 Fern- und 4 Nahkampf-M.-G., die ganze Kompanie über 6 Fern- und 12 Nahkampf-M.-G. verfügen.

Diese Organisation erlaubt die Detachierung von Zügen, die Fern- und Nahkampfgewehre mitführen. Sie erlaubt aber auch, je nach der Aufgabe, 5 Züge zu bilden, nämlich 2 Fernkampf-Züge zu je 3 M.-G. mit Dreifußlafette (dazu 3 Gewehrwagen) und 3 Nahkampf-Züge zu je 4 M.-G. mit Schildlafette (dazu 2 Munitionswagen).

Legen wir den Mannschaftsbedarf nach Ziff. 604 der „Vorschriften für den Dienst und die Ausbildung“

ung der schweizerischen Kavallerie 1915“ zu Grunde, so sind wir im Stande mit der Mannschaft der Fahr.-Mitr.-Kp. sämtliche 18 M.-G. zu bedienen und reichen die Kader für 5 Züge aus. Die 4 Zugführer und der Feldweibel, oder ein geeigneter Wachtmeister, führen die Züge; auf 2 M.-G. kommt ein Wachtmeister oder Korporal. Von den 50 Mitrailleuren sind 36 als Schützen und Beobachter-Schießgehilfen notwendig. 14 bleiben übrig als Munitions-Zuträger und insbesondere für den Ersatz. Die Rechnung ist allerdings knapp. Die Vermehrung durch 1—2 Zugführer, 2 Mitrailleur-Korporale und 1 Fahrerkorporal oder berittenen Wachtmeister ist erwünscht; der Trompeter ist dagegen entbehrlich. Eine weitere Mannschaftsvermehrung ist ausgeschlossen; es sei denn, daß ein besonderes Fuhrwerk zugeteilt wird, das nur dem Mannschaftstransport dient. Hiefür käme ein vierspänniger Fourgon in Frage. Diese Transportart mußte nach der Mobilmachung 1914 von den Fahr.-Mitr.-Kpn. und den Lw.-Mitr.-Schwadronen angewendet werden, deren Korpsmaterial noch nicht abgabebereit war. Es wird sich später zeigen, daß man sich noch auf andere Weise behelfen kann.

Die in Aussicht genommene Verstärkung der Fahr.-Mitr.-Kpn. auf 18 M.-G., d. h. auf die Feuerkraft von mindestens 4 Füsilier-Kompagnien rechtfertigt aber die Beibehaltung ihrer Organisation mit 73 Zugpferden noch nicht; denn im Aufsatz: „Der heutige Stand unserer Infanterie-Mitrailleure“ (Nr. 49/1917) wurde gezeigt, daß sie die normale Mitr.-Kp. mit einer Vermehrung von 35 auf nur 48 Pferde sogar von 6 auf 38 M.-G. verstärken läßt.

Die Beibehaltung der Fahr.-Mitr.-Abt. war also nur gerechtfertigt, wenn sie für eine Verwendung vorgesehen ist, die eine größere Beweglichkeit erfordert als die andern Mitr.-Kpn. besitzen.

Ueber den Grad der Beweglichkeit der Fahr.-Mitr.-Kp. wurde im Herbst 1916 volle Klarheit gewonnen, als die Mitr.-Schw. 11—14 ihren ersten Ablösungsdienst mit dem Material der Fahr.-Mitr. bestanden. Auf meinen Wunsch hat damals Kav.-Major Heer, der in langen Jahren als Mitr.-Schw.-Kommandant reiche Erfahrungen gesammelt hatte, gründliche Feststellungen gemacht über die Unterschiede in der Beweglichkeit zwischen reitenden und fahrenden Mitr.-Einheiten.

Es wurde festgestellt:

a) daß das Trabtempo (200—220 m pro Minute) und die stündliche Marschleistung (6—8 km) die gleichen sind, wie bei der Artillerie und der Gefechtsstaffel (Caissons, Gerätewagen, eventl. Fahrküche) der reitenden Mitr.-Schw., folglich per Stunde etwa 2 km weniger betragen als bei den Drag.-Regimentern;

b) daß eine der Kav.-Brig. zugeteilte Fahr.-Mitr.-Einheit nicht mit der Brigade im Abschnitt eintreffen, sondern sie dort erst nach einiger Zeit einholen wird; das gilt auch für die Gefechtsstaffel der reitenden Mitr.-Schw. und die allfällig zugeteilten Batterien;

c) daß das Traben Querfeldein über Gräben oder auf schlechten Wegen zu vermeiden ist, weil die schmalen Räder einsinken und die Achsen zu schwach sind; daß also von den Fahr.-Mitr.-Einheiten im Gelände nicht die gleiche Manövriertfähigkeit verlangt werden darf wie von den reitenden.

Es wäre aber auch grundfalsch zu glauben, daß der Stellungsbezug ähnlich erfolgen solle oder könne, wie nach 1866 und 1870 das Auffahren der Batterien. Bei den Fahr.-Mitr.-Einheiten handelt es sich nicht um ein rasches Abprotzen der Fuhrwerke, sondern um das Herausnehmen von Maschinengewehren, Lafetten, Munition etc. aus den Kästen der Wagen, das Zusammensetzen der Gewehre und Vortragen derselben in die Feuerstellung. Sobald also der Befehl zum Stellungsbezug erteilt ist, muß Kompagnie oder Zug nahe der Stellung, womöglich in der letzten Deckung anhalten und in *Kampfbereitschaft* übergehen. Unterdessen wird der Standort der Gewehre rekognosziert und befohlen und hernach die *Stellung möglichst rasch, unsichtbar und lautlos* bezogen.

Der k. u. k. Rittmeister von Normann, der über eine dreijährige Kriegserfahrung mit einer Mitrailleur-Schwadron verfügt, schreibt in „Winke für die Ausbildung mit dem M.-G. und dessen Verwendung“¹⁾: „Wo es also hieß, in unmittelbarer Kampfesnähe über eingesehenes Terrain heranzukommen, ging ich lieber *abgepackt*. Die Begründung hiefür ist, daß ich mich niemals dem Risiko aussetzen wollte, eventl. mit der Mannschaft und Munition wirklich durchzukommen, hingegen bis an Ort und Stelle ein oder mehrere Gewehr-Trag-Pferde verloren zu haben.“

Wir sind in viel stärkerem Maße gezwungen Pferdeverlusten vorzubeugen, weil wir nur wenig Landeszucht treiben und die Nachbarstaaten die Pferdeausfuhr nach der Schweiz seit 3½ Jahren verboten haben.

Die größere Schnelligkeit der Fahr.-Mitr.-Einheiten kann sich also nur im raschen Straßenmarsch äußern, d. h. im Wechsel zwischen Schritt und Trab auf der Straße.

Diese Marschleistungen werden gesteigert und die Pferde geschont, wenn ein Trabsystem angewendet wird, das vor mehr als 30 Jahren Oberst Bluntschli (in jungen Jahren aktiver bayrischer Artillerie-Offizier, später Kommandant der 6. Artillerie-Brigade und Redaktor der „Zeitschrift für Artillerie und Genie“) in seine Brigade eingeführt hatte und das damals auch von anderen Artillerie-Brigaden mit Erfolg angewendet wurde. Es bestand darin, daß die Kolonne nicht in sich aufgeschlossen, sondern mit Abständen von mindestens Zugtiefe trabte und den Wechsel der Gangarten nicht gleichzeitig, sondern sukzessive vornahm, d. h. mit den Spalten sämtlicher Züge an der gleichen Stelle. Dieses System bietet den Vorteil, daß die Kolonne auf langen Trabstrecken weniger unter dem Staub leidet und kurze Trabstrecken vollständig ausnützen kann. Sobald der erste Zug die günstige Trabstrecke erreicht hat, trabt er sofort an und geht erst in Schritt über, wenn er am Ende derselben angelangt ist. Der 2. Zug fährt im Schritt weiter bis zur Stelle wo der erste Zug angetrabt ist, trabt dann an und hört am gleichen Ort wieder mit dem Traben auf usw. In unserem unebenen Gelände wechseln flache, ansteigende und abfallende Straßenstrecken so häufig ab, daß an ganz ungünstigen Stellen getrabt werden muß, wenn zwischen Schritt und Trab nach der Uhr abgewechselt wird; das greift bergab die Beine, bergauf die Lungen der Pferde an. Wird aber mit aufgeschlossener Kolonne

nur an günstigen Stellen getrapt, so ist die Kolumnenlänge zweimal von der Trabstrecke abzuziehen und kann zu wenig getrapt werden.

II. Bedeutung der Fahr.-Mitr.-Abt. für die Division.

Untersuchen wir nun, welche Dienste die Fahr.-Mitr.-Abt. der Division leisten kann und ob diese Dienste ihre Beibehaltung rechtfertigen.

1. *Vormarsch*. Je nachdem die Division in einer Kolonne oder in Brig.-Kolumnen marschiert, kann die Abteilung als Ganzes, oder kompagnieweise auf die parallelen Brig.-Kolumnen verteilt, der Infanterievorhut sprungweise von Abschnitt zu Abschnitt vorausgehen, entweder durch die noch vorne befindliche Heereskavallerie oder die zur Nahaufklärung bis auf Kanonenschußweite vorgesandte Vorhut-Kavallerie gesichert. Befindet sich Heeres-Kavallerie vor der Front, so können am M.-G. ausgebildete Dragoner bei der Bedienung der Nahkampf-M.-G. aushelfen. Denselben Dienst können Guiden leisten, wenn sich keine Heeres-Kavallerie vorne befindet. Für den gleichen Zweck können am M.-G. ausgebildete Füsiliere oder Schützen der Abteilung auf Wagen mitgegeben werden. In letzter Linie genügen aber die Mitrailleure der fahrenden Abteilung als M.-G.-Schützen und Beobachter-Schießgehilfen und handelt es sich nur darum ihnen Mannschaften mitzugeben oder beim Uebergang zur Kampfbereitschaft zur Verfügung zu stellen, die für das Zutragen von Munition und Nachfüllen der Gurten verwendbar sind. Ausgebildete Soldaten können diese Arbeiten im Ablösungsdienst in wenigen Tagen erlernen, ohne daß Munition verbraucht wird oder Kosten entstehen. Das Nachfüllen der Gurten ist ein Ausbildungszweig, der mit allen Infanteristen und Kavalleristen geübt werden sollte, damit man jeden beliebigen Mann dazu verwenden kann. Es empfiehlt sich auch, in den Kompanien der Lst.-Infanterie Leute darin auszubilden, weil die Heereskavallerie an Hindernissen häufig in den Fall kommen wird, Lst.-Infanterie zu verwenden (F. O. 316, zweiter Absatz).

Aus meinen 30jährigen Manövererfahrungen sind mir eine große Anzahl von Lagen in Erinnerung, in denen eine vorgesandte Fahr.-Mitr.-Abt. wertvolle Dienste geleistet hätte. Gerade unser Gelände mit seinen zahlreichen Flußlinien und Deichen verlangt eine solche Verwendung.

2. *Rückmarsch*. F. O. 172 verlangt von der Nachhut, daß sie einen nachfolgenden Feind hauptsächlich durch Feuer aufhalte und zu zeitraubender Entwicklung zwinge, aber den Kampf rasch abbreche, sobald ihre Aufgabe erfüllt ist. „Feldartillerie, M.-G. und Kavallerie sind dafür besonders geeignet“. Zweifellos eignen sich hiezu wegen der größeren Marschgeschwindigkeit reitende und fahrende Mitr.-Kpn. besser, als die Mitr.-Kpn. der Bataillone.

(Handelt es sich um Nachhutstellungen auf der Paßhöhe einer schneefreien Alpenstraße, so sind Motorwagen das geeignete Transportmittel für Maschinengewehre und ihre Bedienung, sowie Fahrräder für die Bedeckungstruppe; denn auf steil abfallenden Bergstraßen läßt sich nur mit Motorwagen und Fahrrädern eine Marschgeschwindigkeit erreichen, die erlaubt sich dem Verfolgungsfeuer zu entziehen, das am wirksamsten wird, wenn die Straße zahlreiche Serpentinen hat.)

3. *Flankenbedeckung und Anlehnung*. Bei den heutigen Massenheeren und von Meer zu Meer oder von Landesgrenze zu Landesgrenze reichenden Kriegsfronten genügt die in Ziff. 169 F. O. vorgesehene Sicherung der Flanken durch Patrouillen in den seltensten Fällen, sondern ist meist das Vorgehen in breiter Front geboten. Die Kräfte reichen aber nicht aus um die ganze Front gleichmäßig mit kombinierten Brigaden oder mit Divisionen zu belegen. Wie beim Vormarsch an die Marne oder den Operationen der Zentralmächte gegen Rußland müssen Zwischenstrecken durch Truppenkörper gesichert werden, deren geringe Zahl durch gesteigerte Beweglichkeit aufgewogen wird. Es sind dies Kavallerie-Brigaden, Fahr.-Mitr.-Abt., Radfahrer-Truppen, Infanterie-Kompanien auf Motorwagen oder andern Fuhrwerken. Auch auf die Lst.-Infanterie sollte hier gerechnet werden können; allein diese bedarf eines soliden Kernes durch Auszugs- oder Landwehr-Truppen bester Qualität.

Vorstehendes dürfte genügen um zu zeigen, daß es richtig war die Fahr.-Mitr.-Abt. beizubehalten, als die Aufstellung von einer Mitr.-Kp. pro Bataillon erfolgte.

III. Beispiele der Verwendung der Fahr.-Mitr.-Kpn. vor der Front beim Vormarsch.

Die Aufgaben wurden mit der verlängerten Rekrutenschule für die Fahr.-Mitr. der 3., 4. und 6. Division gelöst. Die Karte „Thun 1:100,000“ besitzt jeder Offizier oder er kann sie sich leihweise von einem Kameraden verschaffen.

Annahme:

„Eigene Truppen im Anmarsch durch das Simmental und vom Oberlauf der Sense her nähern sich Thun und dem Gürbetal. Die Fahr.-Mitr.-Abt. der über Schwarzenburg-Riggisberg vorgehenden mittleren Division hat den Ostausgang von Kirchdorf erreicht und erhielt

Befehl I:

Wir marschieren hinter der Aare auf und erwarten den Feind, der von der Emme her im Anmarsch ist. Verhindern Sie ihn am Ueberschreiten der Brücken von Uttigen (Eisenbahnbrücke). Jaberg und Thal gut, ohne die Brücken zu zerstören. Die übrige Flußstrecke flußauf- und abwärts wird von den Nachbardivisionen bewacht.“

Es wurde angenommen, daß der Abteilungskommandant an jede Brücke eine Kompanie entsandte. Mit der Rekr.-Kp. wurden die Aufgaben der an die Brücken von Jaberg und Thal gut befohlenen Kompanien nacheinander gelöst.

Sobald eine Aufgabe im defensiven Sinne gelöst war, erfolgte der

Befehl II:

„Wir rücken über die Aare dem Feinde entgegen. Halten Sie die Brücke besetzt bis zum Eintreffen der Infanterie.“

An diesen Beispielen läßt sich die verschiedenartige Verwendung der Fernkampf-M.-G. mit Dreifuß und der Nahkampf-M.-G. mit Schildlafette leicht zeigen. Ich trete daher näher darauf ein. Die Lösungen der Schul-Kompanie, die über 8 M.-G. mit Dreifuß und 2 Schildlafetten verfügte, lasse ich außer Betracht und rechne nur mit Kpn. zu 6 M.-G. mit Dreifuß für den Fernkampf (Fern-M.-G.) und 12 mit Schildlafetten für den Nahkampf (Nah-M.-G.).

Aufgabe I A.

Defensive Besetzung der Brückenstelle von Jaberg.

Der Kp.-Kdt. ritt, begleitet von den 2 für die Führung der 6 Fern.-M.-G. bestimmten Zugführer,

rasch voraus und ließ die Kompagnie bis zur Weggabel an der Nordspitze des 600 m westlich der Brücke gelegenen Wälchens folgen; die 3 vordersten Gewehrswagen aber bis zur Straßengabel von Jaberg, um sie so rasch als möglich für die Sperrung der direkten Zugänge zur Brücke durch M.-G.-Feuer zur Hand zu haben. Die abgekürzte Rekognosierung ergab, daß die Stellung der Fern.-M.-G. zwischen dem Waldrand an der Straße Uttigen Jaberg (600 m südlich der Straße) und einem Punkte lag, der sich westlich des Bahnüberganges bei Station Kiesen befand. Der Abschnitt rechts der Straße bot keine günstige Sicht in den Raum zwischen Bahnstrecke Kiesen-Wichtrach und Dorfstraße von Kiesen wegen der daran gelegenen Gebäude und Baumgärten, ermöglichte aber Flankenfeuer gegen die von der Station Kiesen zur Brücke führende Straße und das unmittelbare und südliche Vorgelände der Brücke. Gegen die Bahnstrecke Kiesen-Rothachenbrücke hinderten die Bäume am rechten Aareufer den Ausblick.

Der Abschnitt links der Straße bot ebenfalls keinen Ausblick gegen die Bahnstrecke Kiesen-Wichtrach und die dahinter liegende Ebene, dagegen vorzüglichen Ausschuß in den Raum, der begrenzt wird von der Aare und Rothachen mit ihren Ufergehölzen, dem Dorf Kiesen und der Straße Kiesen-Heimberg.

Befehl:

„Fern-Zug A südlich, Fern-Zug B nördlich der Straßengabel von Jaberg in Kampfbereitschaft auf der Terrasse über dem Flußufer. Zug A flankiert Straße zwischen Station und Brücke und bestreicht das Gelände an der Dorfstraße. Zug B wirkt in dem Raum beidseits der Bahnstrecken Kiesen-Rothachenbrücke, Distanz bis zur letzteren höchsten 1400 m.“

Die Fern-Züge gingen in Stellung. Ihre Fuhrwerke wurden einzeln hinter auseinanderliegenden Häusern gedeckt. Sobald die Brücke in der Hand war, waren die Pferde in Scheunen zu stellen, damit sie den Fliegern den Standort der Truppe nicht verrieten und ganz gedeckt waren; die Wagen wurden maskiert.

Nun war Zeit gewonnen für die Rekognosierung der Stellungen der Nah-Züge. Dazu befahl der Kompagnie-Kommandant zwei Zugführer zu sich in den Raum südlich und einen in den Raum nördlich der Brücke. Diese Rekognosierung mußte zu Fuß stattfinden.

Die Teilbefehle lauteten:

„Nah-Zug C in Kampfbereitschaft am Aareufer auf einer Front von 400 bis 500 m, linker Flügel etwa 300 m südlich der Brücke, zur Bestreichung des rechten Flußufers und Ufergehölzes und Flankieren des unmittelbaren Vorgeländes der Brücke von Süden her.“

„Nah-Zug D mit zwei M.-G. in Kampfbereitschaft auf dem rechten Aareufer unmittelbar vor der Brücke. Das eine Gewehr bestreicht bergwärts, das andere talwärts den Fluß und seine unmittelbaren Ufer. Für Schutz gegen Flankenfeuer ist zu sorgen. Zwei M.-G. direkt hinter der Brücke in Reserve, aber bereit, um mit einem Gewehr die Brücke und mit dem andern den Zugang unmittelbar nordöstlich davon zu bestreichen.“

„Nah-Zug E in Kampfbereitschaft am Aareufer auf einer Front von zirka 500 m, rechter Flügel höchstens 300 m nördlich der Brücke, zur Bestreichung des rechten Flußufers und des Flußlaufes ober- und unterhalb.“

Die Munitionswagen der Nah-Züge wurden hinter den Abschnitten in Gehöften oder im Walde gedeckt. Gerätschaftswagen und Fahrküche blieben an der Straßengabel 600 m westlich Jaberg gedeckt auf einem Waldwege.

Aufgabe II A.

Offensive Besetzung der Brücke von Jaberg.
Als Abschnitt für die Nah-M.-G. wurde die Bahnlinie gewählt. Die Aufstellung der Fern-M.-G. blieb unverändert.

„Nah-Zug C in Kampfbereitschaft beidseits des Gehöftes, das in der Mitte der Bahnstrecke Station Kiesen Rothachenbrücke liegt, zur Bestreichung der Straße Kiesen-Rothachenbrücke, 568. des rechten Ufergehölzes an der Rothachen und der Eisenbahnbrücke über dieselbe.“

„Nah-Zug D in Kampfbereitschaft an der Station Kiesen zur Bestreichung der Dorfstraße und des anstoßenden Geländes bis an die Bahnlinie, womöglich Aufstellung von drei M.-G. im Dachstock der Mosterei mit Schußrichtungen Süd, Ost, Nord und von einem M.-G. im Wirtshaus mit Schußrichtung Nordost.“

„Nah-Zug E in Kampfbereitschaft an der Bahnstrecke Kiesen-Wichtrach, rechter Flügel zirka 400 m nördlich der Station, linker Flügel diesseits der Brücke der Bahn über den von Kiesen nach Thalgrat führenden Bach, zur Bestreichung der Straße Kiesen-Maurachern und des Zwischengeländes.“

„Zur Verfügung jedes Nah-Zuges steht ein Munitionswagen. Sobald die Munitionssdepots angelegt sind, fahren diese Munitionswagen nach Jaberg zurück. Die übrigen Munitionswagen zu meiner Verfügung in Jaberg. Ich werde mit requirierten Kähnen für gedeckte Verbindung der Züge C, D und E mit dem linken Flußufer sorgen, ohne Benützung der Brücke.“

Der Kp.-Kdt. meldete an das Abteilungskommando in Kirchdorf und fragte an, ob er die geleerten Munitionswagen zur Ergänzung zurückschicken solle, oder ob Infanterie-Caissons der Vorhut oder Munition auf Motorlastwagen in der Stellung zu erwarten sei.

Aufgabe I B

Defensive Besetzung der Brücke von Thalgrat.

Der Kp.-Kdt. ließ die Kp. auf der gedeckten Straße, die von Kirchdorf östlich am Gerzensee vorüberführt, weitertraben und dann die Straße Gerzensee Thalgrat einschlagen. Sie hatte am Südrand des Wälchens, das zwischen dieser Straße und der Aare liegt, in Deckung anzuhalten. Er ritt, begleitet von den 2 Zugführern der Fern-Züge an den Ostsaum des langgestreckten Wälchens, das zwischen Thalgrat und dem See liegt.

Befehl:

„Fern-Züge A und B in Kampfbereitschaft auf der Höhe der Häuser am Hange zirka 200 m westlich der Aare. Zug A mit 4 Fern-M.-G. zwischen den Straßen Thalgrat-Gerzensee und Thalgrat-Kirchdorf. Er hat das Gelände zwischen Aare und Bahnlinie von zirka 300 m nördlich bis 1000 m südlich der Station Wichtrach unter Feuer zu halten. Zug B mit 2 Fern-M.-G. im Südrand des zwischen Aare und Straße Gerzensee-Thalgrat liegenden Wälchens zur flankierenden Bestreichung der Brücke, ihres unmittelbaren Vorgeländes und des Raumes zwischen Bahnstrecke Wichtrach-Kiesen und dem bewaldeten rechten Ufer südlich der Brücke. Fuhrwerke in Deckung hinter die Waldparzellen.“

Die Rekognosierung der Stellung der Nah.-M.-G. wurde zu Fuß mit den einzelnen Zugführern vorgenommen.

„Nah-Zug C am linken Ufer auf etwa 500 m Front, rechter Flügel 300 m nördlich der Brücke, in Kampfbereitschaft zur Bestreichung des jenseitigen Ufers, Enfilierung des Flusses und Bestreichung der Straße zur Station Wichtrach.“

„Nah-Zug D mit 2 M.-G. hinter die Brücke, um sie und ihr unmittelbares Vorgelände zu bestreichen, mit 2 M.-G. dicht vor die Brücke zur Bestreichung des Flusses und seiner Ufer in Kampfbereitschaft; sich gegen Flankenfeuer vorsehen.“

„Nah-Zug E am linken Ufer auf etwa 500 m Front, linker Flügel etwa 800 m südlich der Brücke, zur Be-

streichung des rechten Ufers und Enfilierung des Flusslaufes in Kampfbereitschaft.“

„Die Züge verfügen über ihre Munitionswagen. Gerätswagen und Fahrküche bleiben gedeckt am Walde an der Straße nach Gerzensee.“

Zu den Aufgaben I A und I B sei bemerkt, daß es sich auch bei defensiver Aufstellung am Flusse empfiehlt Nah.-M.-G. dicht vor der Brücke aufzustellen, damit sie möglichst lange für Patrouillen und Ueberbringen von Meldungen offen gehalten werden kann. Das ist um so leichter durchzuführen, wenn das eigene Ufer das feindliche überhöht.

Aufgabe II B.

Offensive Besetzung der Brücke von Thal gut.

Die Aufstellung der Fernkampf-Züge blieb unverändert, doch wurden Vorbereitungen getroffen, um einen Stellungswechsel des Zuges B. in den Raum des Zuges A. vorzunehmen zu können, damit alle 6 Fern-M.-G. zur frontalen Beschließung des Geländes zwischen Eisenbahn und Straße Verwendung finden konnten.

Für die Nah-M.-G. bot sich eine ideale Lösung, die auf der Karte nicht ersichtlich ist. Westlich der Straße Thal gut-Wichtrach befinden sich 2 Kiesgruben, eine angefangene und eine alte. Die Angefangene liegt etwa 300 m vor der Brücke und 50 m nördlich der Straße. Ihre nach Osten gerichtete Front ist etwa 40 m breit. Dicht am Ostrand des rechtseitigen Ufergehölzes, 500 m nördlich der Brücke liegt eine ausgedehntere ältere Kiesgrube, von der die eine Seite nach Osten, die andere nach Norden Front macht.

Die Einzelbefehle lauteten:

„Nah-Zug C läßt ein M.-G. bei der Brücke zurück. Es ist für die nächtliche Bestreichung der unmittelbaren Anmarschwege der Brücke bestimmt und dafür einzurichten. 3 M.-G. in Stellung in der neuen Kiesgrube mit Schußrichtung in der Richtung der Straße zur Station und über dieselbe hinaus gegen die Bahnstrecke Wichtrach-Kiesen.“

„Nah-Zug D durch das Ufergehölz in die alte Kiesgrube, 2 M.-G. Schußrichtung nach Norden in den Raum zwischen Bahnstrecke Wichtrach-Münsingen und Aare, 2 M.-G. Schußrichtung gegen Station Wichtrach und Bahnstrecke südlich davon, samt Straßenüberführung.“

„Nah-Zug E durch das Ufergehölz südlich der Straße an den Waldsaum auf dem rechten Aareufer, linker Flügel zirka 300, rechter zirka 800 m südlich der Straße zur Bestreichung des Raumes zwischen Straße Ober-Wichtrach-Maurachern, Bahnlinie und Aare.“

„Die Munitionswagen bleiben in Deckung hinter dem Fluß. Die Munition wird in requirierten Handwagen nach den Stellungen geschafft, wo Munitionsdepot anzulegen sind. Es werden Kähne für die gedeckte Verbindung mit dem linken Ufer bereitgestellt.“

Die Stellung der 12 Nah-M.-G. lag etwa 500 m vor den 6 Fern-M.-G. Die Ueberhöhung erlaubte den letztern das Ueberschießen und die Feuerabgabe in die Lücke zwischen den Zügen C und D. Es hätte sich nicht empfohlen bis zur Station Wichtrach vorzugehen, weil das Schußfeld dort in der Richtung nach Oberwichtrach weniger günstig ist, und man sich zu sehr vom beherrschenden eigenen Ufer entfernt und dem überhöhenden jenseitigen Talhange genähert hätte.

Je nach Wasserstand empfiehlt es sich in solchen Lagen einer Fahr.-Mitr.-Abt. aus dem Div.-Brückentrain einen Ponton-Wagen pro Kp., wovöglich auch den Boot-Wagen mitzugeben. Dadurch wird nicht nur die rückwärtige Verbindung der über den Fluß vorgesandten Nahkampf-Züge sichergestellt und vermieden, daß sie sich durch den Verkehr über die Brücke verraten und dem Feuer aussetzen, son-

dern es kann bereits ein allfälliger Brückenschlag durch Vornahme der Rekognoszierung vorbereitet werden.

Der Kp.-Kdt. erstattete wieder Meldung nach rückwärts und fragte wegen des Munitionsersatzes an.

Bemerkungen zu vorstehenden Aufgaben.

An beiden Brückensteinen war kein Mangel an kleinen Deckungen oder guten Masken. Auch die zur Flankierung bestimmten M.-G., die dem Feinde die eigene Flanke boten, konnten gedeckt oder maskiert aufgestellt werden. Das Auffinden solcher Deckungen und Masken verlangt aber viel Findigkeit. Es war versucht worden die breiten Straßendämme, die östlich der Bahn zu der Straßenüberführung südlich der Station Wichtrach ansteigen, als Deckung für Fern-M.-G. auszunützen. Diese Straßendämme hätten Infanteristen eine vorzügliche Deckung geboten. Dreifußlafetten können aber an solchen Orten ohne lange Vorbereitungen nicht aufgestellt werden, denn es bleibt nichts anderes übrig, als auf den Straßenkörper zu liegen oder zu sitzen. Bei der nördlichen Straßenrampe bildete der Ausläufer der Rampe und die rampenartige Einfahrt in eine Scheune einen rechten Winkel. Hier war also vorzügliche Deckung gegen Frontal- und Flankenfeuer vorhanden. Allein auch sie konnte mit der Dreifußlafette nicht ausgenützt werden. Das beweist, wie notwendig es ist die Schildlafette einzuführen und wie sorgfältig die Stellungen für die Dreifußlafetten aufgesucht werden müssen. Allerdings können Straßen- und Flußdämme angeschnitten werden, bis der Dreifuß darin Platz findet. Dazu fehlen aber häufig die Zeit, das große Werkzeug und die Arbeitskräfte. Die Zugführer der Mitr.-Kp. müssen daher bei jeder Aufstellung ihrer Fernkampf - Gewehre untersuchen, ob nicht eine flankierende Aufstellung zum Kreuzfeuer erlaubt, die Schützen gegen das Frontalfeuer zu decken, und ob sie daher nicht dem frontalen Einsetzen der Gewehre vorzuziehen ist.

An den Brückensteinen von Jaberg und Thal gut war das Schußfeld ausgezeichnet, weil die Bäume kein Laub und die Felder keine Kulturen hatten. Der Winter bietet daher der Verteidigung günstigere Verhältnisse als die gute Jahreszeit; in der letzteren fallen überhöhende Stellungen noch mehr in Betracht. Die günstigen Schußfelder im Winter kommen nicht ganz zur Geltung, wenn die langen Winternächte für den Angriff benutzt werden; daher muß sich der Verteidiger vorsehen.

Die Kompanie bei Uttigen hätte an der Eisenbahnbrücke weniger günstige Verhältnisse gefunden, weil das rechte Ufer stark überhöht. Dort mußte bei der offensiven Besetzung der Eisenbahnbrücke die Höhe von Thungschnit einbezogen werden, unter Umständen auch der Bünberg. Die Verhältnisse an den Brücken von Jaberg und Thal gut mit Front nach Osten waren besonders günstig, weil das eigene Ufer das jenseitige beherrscht.

Hat man die gleichen Aufgaben mit Front nach Westen zu lösen, also für die aus dem Emmental anmarschierende Partei, so ergibt sich, daß an der Eisenbahnbrücke von Uttigen die defensive und offensive Lösung einfacher ist, als in umgekehrter Richtung. An den Brücken von Jaberg und Thal gut erlauben bei der defensiven Aufgabe nur die Ufergehölze mit dem Nah-M.-G. bis an den Fluß und die Brückensteinen heranzugehen. Ohne Schildlafetten wäre das unmöglich wegen der Ueberhöhung.

ung des Westufers. Die Fern-M.-G. finden nur an den Straßenüberführungen (wobei die Gewehrstände eingeschnitten werden müssen) und am Höhenrand östlich der Straße Wichtach-Kiesen eine überhöhende Aufstellung, die Etagenfeuer erlaubt. Zur Lösung der *offensiven* Aufgabe muß bis an die östliche Talbegleitung des Gürbtales vorgerückt werden. Dort können die Nah.-M.-G. im Abschnitt Gelterfingen-Noflen gruppenweise am Fuße des Hanges bereitgestellt werden, dahinter am oberen Talrand die Fern-M.-G. zur Abgabe von Etagen-Feuer.

Bei schmalen Flußtälern, wo der eine Hang vom andern aus unter M.-G.-Feuer gehalten werden kann, oder an Juradefileen, liegen die Verhältnisse wieder anders. Wenn aber die Mitr.-Offiziere jede Gelegenheit benützen, um sich derartige Aufgaben zu stellen, so werden sie immer rascher die richtige Lösung finden.

Einen Rückblick auf die Aufgaben A. und B. werfend ergibt sich, daß die Fahr.-Mitr.-Abt. der 3 von Westen her auf Thun, Kirchdorf und Belp anrückenden Divisions-Kolonnen im Stande sind, vom Thunersee bis in die Gegend von Allmendingen bei Bern einen Widerstand zu leisten, der den Gegner daran hindert eine Begegnungsschlacht durchzuführen, und ihn zu planmäßiger Entwicklung zwingt. In einem späteren Aufsatz wird daher vom Einfluß des M.-G. auf das Angriffsverfahren die Rede sein.

IV. Auswahl der Mannschaften und Offiziere.

A. Mannschaft.

Der k. u. k. Rittmeister von Normann schreibt über die Rekrutierung der reitenden Mitraillleure:

„Sehr sorgfältig muß die Auswahl der Mannschaften getroffen werden. Nur freiwillig sich meldende Mannschaft, mit ausgesprochener Lust zur Waffe, selbst zu wählen und unter dieser Mannschaft noch eine Sichtung vorzunehmen ist geboten. Es muß ein unantastbarer Grundsatz werden, daß für eine Maschinen-Gewehr-Abteilung das beste Material noch gerade gut genug ist.“

Das gilt auch für unsere Fahr.-Mitr.-Abt.

Die Selbständigkeit und Verantwortung jedes Mitraillleurs und Fahrers der fahrenden Kompagnie ist so groß, daß nur unbedingt zuverlässige, tüchtige, kaltblütige, gut disziplinierte Soldaten der Aufgabe gewachsen sind. Wer diesen Anforderungen nicht genügt, sollte in die Mitr.-Einheiten der Bataillone versetzt werden. Aus diesen kann der geeignete Ersatz genommen werden. Für die Unteroffiziere gelten die gleichen Grundsätze wie für die Mannschaft. (Auch an die Mitraillleure der Bat.-Mitr.-Kp. müssen hohe Anforderungen gestellt werden, doch ist hier die Selbständigkeit etwas geringer.) Ueberhaupt muß gesagt werden, daß die Mitraillleure die Elite-Truppe der Infanterie sein müssen, weil jeder einzelne Mann im Stande sein soll eine Waffe zu bedienen, die das 40—60fache des Gewehres kostet, dafür aber auch die Wirkung von so viel Gewehren leisten kann. *Unsere Mitraillleure müssen den Platz einnehmen, den die Schützen verloren haben.*

B. Offiziere.

Die Fahr.-Mitr.-Abt. sind die einzigen Infanterie-Einheiten, in denen allen Offizieren Gelegenheit geboten wird, das Verständnis für das Pferd, seine Wartung und die rationelle Ausnützung seiner Leistungsfähigkeit zu entwickeln. Die Fahr.-Mitr.-Abt. sollte daher zur Lehrtruppe der Division werden, in der die angehenden Kommandanten

sämtlicher Mitr.-Kpn. und womöglich schon ihre Stellvertreter, die sogenannten Kompagnie-Offiziere, auf ihre Aufgabe vorbereitet werden. Hier sei bemerkt, daß die erneute Berittenmachung der Kp.-Offiziere anzustreben ist, während die Train-Unteroffiziere der Bataillone ihren Dienst unberitten verschen können, wie das bereits bei den Führer- und Säumer-Unteroffizieren der Fall ist.

Den Fahr.-Mitr.-Kpn. sollten also nur solche Oberleutnants (ausnahmsweise ältere Leutnants) zugeteilt werden, deren Befähigung zum Kp.-Kommandanten bereits erkannt worden ist. Die Berittenmachung dieser Zugführer in der Fahr.-Mitr.-Kpn. wäre ein Ansporn und eine Anerkennung für gute Leistungen als unberittener Zugführer in der Infanterie- oder Mitrailleur-Kompagnie und für das bereits gezeigte Interesse und Verständnis für das Pferd.

Damit die Fahr.-Kpn. diesen Zweck erfüllen können, müssen an die Kommandanten dieser Kompagnien und der Fahr.-Abteilungen besondere Anforderungen gestellt werden. Diese Kommandos sollten grundsätzlich mit Instruktionsoffizieren, die eine Spezialausbildung im Reiten und Fahrer-Dienst erhalten haben, besetzt werden. Zur Erteilung dieser Spezialausbildung ist unsere Pferde-regieanstalt der gegebene Ort. Dort sollte wiederum eine Equitations- und Fahrer- oder Train-Schule für Instruktoren organisiert werden, wie sie unter Oberst Vigier bestanden und gute Früchte getragen hatte. Der Reitunterricht an der militärwissenschaftlichen Abteilung erfüllt diesen Zweck nicht, denn es ist zu wenig Zeit für diese praktischen Fächer übrig und der betreffende Unterricht muß zu sehr verteilt werden. Trotzdem wäre der Reitunterricht an der militärwissenschaftlichen Abteilung beizubehalten, weil ein Wechsel zwischen geistiger und körperlicher Arbeit stattfinden muß, und bei unserer Offiziersausbildung jede Gelegenheit zur Förderung der Reitfertigkeit und des Verständnisses für das Pferd auszunützen ist.

Der Bestand unserer Infanterie an Zugpferden hat sehr zugenommen. Inskünftig werden die Verantwortung tragen:

der Kdt. der Mitr.-Kp. für 35—47 Zugpferde, der Kdt. der Gb.-Mitr.-Kp. für 52—64 Saum- und Zugpferde, der Kdt. des Bat. mit Mitr.-Kp. für 75 bis 87 Zugpferde, der Kdt. des Gb.-Bat. mit Gb.-Mitr.-Kp. für 146—158 Saum- und Zugpferde.

Dieses wertvolle Pferdematerial muß mit Verständnis gebraucht und behandelt werden, sonst entsteht ein Schaden, der nicht mehr gutgemacht werden kann. Die Kosten einer Equitations-Schule für Instruktoren der Infanterie-, Genie-, Sanitäts- und Verpflegungs-Truppen, womöglich auch der Artillerie, werden sich an den Pferden reichlich bezahlt machen.

Es dürfte auch nichts schaden, wenn außer Infanterie-Instruktoren gelegentlich tüchtige Kavallerie-Offiziere, die sich im Kommando von Mitr.-Schw. bewährt hatten, mit dem Kommando Fahr.-Mitr.-Abt. betraut würden. Dadurch würden die beiden Waffengattungen einander noch näher gebracht und voneinander gewinnen.

Möge frischer Wagemut, große Selbständigkeit und Tüchtigkeit jedes Einzelnen und vernünftige Verwendung und Erhaltung der lebenden und toten Kampfmittel unsere Fahr.-Mitr.-Abt. auszeichnen.

Oberst Immenhauser.