

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

**Band:** 64=84 (1918)

**Heft:** 5

**Artikel:** Eine andere Meinung

**Autor:** H.M.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-34369>

#### 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:** 17.01.2026

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

Kurzstrecken (50—100 m) und zuletzt die anstrengendsten

Mittelstrecken (400—800 m).

4. Zeit-Kontrolle: Auf den Straßen benütze man zweckmäßig zum Bemessen der Strecke Telegraphenstangen. Bei kurzen Wettkäufen muß die Distanz genau abgemessen sein. Der Starter gibt durch Flagge oder Nastuch das Startsignal. Die Kontrolle mit der Stoppuhr steht am Finish. Hier wird über die Straße auf Brusthöhe eine Schnur gespannt, die nur an einem Ende befestigt wird. Das lose Ende hält der Zeitabnehmer in der Hand. Das Durchstoßen der Schnur gibt den genauen Moment an, die Uhr zu stoppen.

5. Start: Bei Kurzstrecken ist niedrig zu starten, d. h. der Mann steht gebückt, die Hände leicht auf den Boden gestützt, Beine nicht allzusehr gebeugt, Körper ausbalanciert und sprungbereit am Start.

6. Styl: Körper leicht vorgebeugt, Kopf ebenfalls. Die Knie sollen beim Laufen nicht über die Hüfthöhe gehoben werden, Arme schwingen regelmäßig hin und her um das Vorwärtsstreben zu unterstützen. Die Hände sind nur wenig über die Hüfthöhe zu schwingen. Jedes Fuchtern mit den Armen ist falsch.

Tendenz beim Laufen: Regelmäßiges Arbeiten der Beine und Arme, so wie größere Schrittaktion. Die Verlängerung der Schritte darf nicht befohlen werden, sie muß aus dem Training heraus resultieren.

7. Querfeldeinlaufen: Die Wettkäufe sollen als Mittel zum Zwecke und als Vorbereitung für das Querfeldeinlaufen betrachtet werden. Ein Zeitabnehmen hat beim Terrainlaufen, der wechselnden Bodenverhältnisse halber, keinen Wert. Will man einen Maßstab für die Schnelligkeit erlangen, so sind die Leute gegeneinander laufen zu lassen.

### Eine andere Meinung.

In Nr. 2 vom 12. Januar 1918 der „Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitung“ findet sich ein Aufsatz von Herrn Oberst Immenhauser über: „Die fahrende Mitraillleur-Abteilung und ihre Bedeutung für die Division“. Wohl jeder Offizier dieser Abteilungen wird diesen Aufsatz mit großem Vergnügen lesen, ob aber jeder Offizier der Bataillons-Mitraillleur-Einheiten, bleibt dahingestellt. Was mich als Offizier einer Bataillons-Mitraillleur-Kompanie zu einer Entgegnung bewegt, sind die Ausführungen auf Seite 14 über: „Auswahl der Mannschaften und Offiziere“. Dort heißt es unter anderem: „Die Selbständigkeit und Verantwortung jedes Mitraillieurs und Fahrers der fahrenden Kompanie ist so groß, daß nur unbedingt zuverlässige, tüchtige, kaltblütige, gut disziplinierte Soldaten der Aufgabe gewachsen sind. Wer diesen Anforderungen nicht genügt, sollte in die Mitraillleur-Einheiten der Bataillone versetzt werden. Aus diesen kann der geeignete Ersatz genommen werden“. Ich hatte leider noch nie Gelegenheit, bei einer fahrenden Kompanie Dienst zu tun, aber dessen bin ich sicher, daß diese Mitraillleure nicht mehr leisten müssen, als diejenigen der Bataillone. Im Gegen teil. Es ist bekannt, daß die fahrenden Kompanien so ziemlich an die Straßen gebunden sind, woraus erfolgt, daß sie hauptsächlich da Verwendung finden, wo sie, wenn auch nicht direkt,

so doch sehr nahe an ihre Feuerstellung fahren können. Wir Bataillons-Mitraillleure jedoch sind gezwungen, dem Bataillon zu folgen und wenn die Wagen und Pferde nicht mehr durchkommen, die Lasten eben zu tragen. Letzteres ist die Regel, denn unser Park würde ein zu gutes Ziel bieten und auch der Lärm würde uns gar bald zum Verräter werden. Was das nun heißt, stundenlang *sprungweise* mit der Schützenlinie vorrücken, das weiß nur der, der es schon mitgemacht hat. Ist dann die Uebung zu Ende, so sitzt der Mitraillleur bei der fahrenden Kompanie auf und kann sich ausruhen bis zur Ankunft im Kantonement. So gut hat es sein Kamerad von den Bataillons-Mitraillleuren nicht. Er muß den Weg bis zum Kantonement zu Fuß zurücklegen. Wenn dieses noch einige Stunden entfernt ist, so ist es nicht zu verwundern, wenn der Mann totmüde hinkommt. Oft trägt er auch den Tornister. Da empfiehlt uns nun Herr Oberst Immenhauser: „Leute, die sich in der fahrenden Abteilung nicht bewähren, sollen zu den Einheiten der Bataillons-Mitraillleure versetzt werden“. — Ich bezweifle, ob das nun das Richtige ist. Diese Versetzung wäre nicht nur für den Betreffenden, sondern auch für die Bataillons-Mitraillleure überhaupt eine Erniedrigung. Einerseits für den versetzten Mann, der nun seinen Dienst zu Fuß tun muß, anderseits für die Bataillons-Mitraillleure, denen dadurch dokumentiert würde, daß sie minderwertiger seien, als die fahrenden Mitraillleure.

Was es für Früchte zeitigt, Mitraillleure der Abteilung zu den Bataillons-Mitraillleur-Einheiten zu versetzen, zeigte mir der letzte Dienst. Wir erhielten zwei Mann der Abteilung, die dann durch ihre Versetzung so deprimiert waren, daß sie den Dienst bei uns nur mit Widerwillen versahen und wir zuletzt genötigt waren, ihre Rückversetzung zur Infanterie zu verlangen. Ferner glaube ich nicht, daß es zutrifft, wenn Herr Oberst Immenhauser weiter ausführt: „Auch an die Mitraillleure der Bataillons-Mitraillleur-Kompanien müssen hohe Anforderungen gestellt werden, doch ist hier die Selbständigkeit etwas geringer.“

Der Unter-Offizier der Bataillons-Mitraillleure hat das gleiche Material zu verwalten, wie sein Kamerad der fahrenden Kompanie und was den Dienst im Felde anbelangt, müssen sie einander wohl gleichgestellt werden. Was nun die Offiziere anbelangt, so muß gesagt werden, ohne dabei meinen Kameraden von der Abteilung nahe zu treten, daß wir unbedingt mehr leisten müssen, d. h. wir haben es schwerer, weil wir unberitten sind. Letzterer Umstand verlangt von uns viel Selbstverleugnung, denn wir sollen für unsere Pferde besorgt sein, sollen sie lieben und sie verstehen und das ist schwieriger, wenn man unberitten ist. Auch die Titel: „Zirkusdirektor“, die uns von Kameraden, denen das Glück ein Pferd zwischen die Beine gegeben hat, verliehen werden, sorgen dafür, daß wir uns nie etwas besonderes glauben.

Wenn ich mir gestatte, als junger Offizier meine Bemerkungen zu den Ausführungen von Herrn Oberst Immenhauser zu machen, so geschah es aus einer persönlichen Ueberzeugung heraus, zu der ich während meiner Dienstzeit als Mitraillleur-Offizier gekommen bin. Oberleutn. H. M.