

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

Band: 70=90 (1924)

Heft: 12

Artikel: Marschgliederung und Fliegerwirkung

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3491>

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: 11.01.2026

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

Marschgliederung und Fliegerwirkung.

(Redaktion.)

Unter diesem Titel gibt der bei uns von seinen früheren Schriften her und durch Vorträge wohlbekannte Hauptmann *Waldemar Pfeifer* im Verlag R. Eisenschmidt (Berlin 1924, 1 Goldmark) ein kleines Büchlein heraus, das wir der Beachtung gelegentlichst empfehlen möchten, weil es eine Frage behandelt, in der wir m. E. aus dem Stadium der Vogelstraußpolitik noch nicht heraus sind.

Es kann natürlich keine Rede davon sein, die Gedankengänge des Verfassers hier ausführlich wiederzugeben, zumal er sie — wie in seinen anderen Schriften und in seinen Vorträgen — in einer Konzentration zusammenfaßt, die an die lakonische Kürze von Reglementen streift und in der jeder Satz, ja jedes Wort wichtig ist. Da aber der billige Preis und der bescheidene Umfang des Büchleins ihm weite Verbreitung ermöglichen, dürfte es genügen, hier die *Resultate* von Pfeifer's Ausführungen kurz zu skizzieren, um zum Studium des Originals anzuregen.

Pfeifer geht von der Erwägung aus, daß die Verhältnisse, welche am Ende des Weltkrieges dazu führten, die Fliegertätigkeit jenseits der eigenen Front vorwiegend auf die Nacht zu verlegen, bei Beginn eines künftigen Krieges nicht mehr vorliegen werden. Diese Verhältnisse waren die beiderseits stark organisierte Fliegerabwehr, welche bei Tage die Rückkehr weitvorstoßender Flieger unwahrscheinlich machte, ferner das Zusammenballen der Streitkräfte an der stabilen Front, wo schon die Luftbeobachtung aus den eigenen Linien Truppenbewegungen bei Tage verbot, und andererseits die ständige Kampftätigkeit daselbst die Flieger in Anspruch nahm (Artilleriebeobachtung).

Bei Beginn eines künftigen Krieges dürfte aber keine Partei von vornherein darauf verzichten wollen, Transporte und Truppenbewegungen auch bei Tage vorzunehmen, weil sonst die Aufmarschzeiten mindestens verdoppelt würden. Andererseits wird aber jede in der Luft starke Partei danach trachten, den Aufmarsch des Gegners so früh und so gründlich als möglich durch Fliegerangriffe auf Bahnen und sonstige Kunstbauten, wie auf Transporte und Marschkolonnen zu stören, und dafür wird man auch Flieger einsetzen, die man in späteren Stadien des Krieges für andere Aufgaben nötiger braucht.

Der Verfasser denkt sich also die Fliegertätigkeit zu Anfang eines Krieges ganz ähnlich, wie man sich früher diejenige großer Kavalleriemassen vorstellte (ohne daß es allerdings je gelungen wäre, diese Kavallerietätigkeit im Großen durchzuführen); Vorstoßen von Aufklärungs- und Kampfkräften weit in's feindliche Gebiet hinein zur Feststellung und Störung von Mobilmachung und Aufmarsch;

daraus folgender Kampf um die Vorherrschaft in der Luft, welcher damit endet, daß die eine Partei einen Verlust an Flugzeugen erleidet, der sie bis zur Fertigstellung von Ersatz in einen Zustand empfindlicher Unterlegenheit versetzt, dessen Ueberwindung ihr vielleicht nicht mehr rechtzeitig gelingen wird. Da sich Deutschland heute von vornherein und hoffnungslos in dieser Lage befindet, wird sein Feind — gedacht ist natürlich in erster Linie an Frankreich — seine gewaltigen Luftstreitkräfte erst recht über die Front hinaus vortreiben, weil die Gefahr dabei relativ gering ist. Als stark gefährdete Zone rechnet Pfeifer eine Entfernung von durchschnittlich 450 km, als sehr stark gefährdet eine solche von 200 km von den feindlichen Flughäfen.

Ziehen wir in Betracht, daß unsere Inferiorität in der Luft ebenfalls von vornherein gegeben ist, und daß die erwähnten Zonen den weitaus größten Teil unseres ganzen Landes umfassen, so müssen wir ohne weiteres mit der größten Intensität feindlicher Lufttätigkeit in unserem ganzen Mobilmachungs- und Aufmarschgebiete rechnen.

Die Situation ist also die, daß unser Gegner in seinen Bewegungen auch bei Tage ziemlich frei sein dürfte, während wir darin ganz empfindlich gehemmt sein werden, und zwar nicht bloß bei Tage, sondern auch in hellen Nächten. Nebel und Unwetter bieten keinen zuverlässigen Schutz, da das Wetter rasch ändern kann und lange Marschkolonnen dann nicht immer ebenso rasch gegen Fliegersicht gedeckt werden können.

Pfeifer erörtert nun zunächst die Frage, ob genügender Schutz durch *Vergrößerung der Abstände* in den Marschkolonnen erzielt werden könne. Er kommt in einleuchtenden Berechnungen dazu, dies zu verneinen; die Kolonnen würden so lang, daß eine Division (zu 3 I.-R. etc.) nicht mehr in einem Tage oder einer Nacht aufmarschieren könnte.

Die Hauptgefahr sieht er in den Fuhrwerkkolonnen, besonders denen mit nur zweispännigen Wagen, welche die Straßen nicht rasch verlassen können.

Er gelangt schließlich zu dem Vorschlage, mit allem, was dazu imstande ist, neben den Straßen (er nennt dies merkwürdigerweise „querbeet“, obwohl doch der gute Ausdruck „querfeldein“ zur Verfügung stände) auf sorgfältig erkundeten und markierten Kolonnenwegen zu marschieren, die der feindliche Flieger schon bei Tage schwer, bei Nacht gar nicht findet. Aufklärungs- und Marschsicherungstruppen müssen schon auf 6—10 km vom Feinde vollständig *entwickelt* vorgehen, da sie Schutz vor Sicht nicht in Tiefenabständen suchen dürfen.

Der gefährlichste Moment ist dann der, wo der Feind die Bewegungen des Gros entdeckt hat. Dann stürzen sich seine

Flieger von allen Seiten auf diese und richten das größte Unheil an. Zum Auflösen großer Straßenkolonnen ist es dann zu spät; die Führung hat sie nicht mehr in der Hand.

Wie dem abzuhelpen wäre, ist in der *Literatur* noch wenig erörtert. Pfeifer zitiert offizielle deutsche Uebungsanlagen, die auf das Problem gar keine oder doch viel zu wenig Rücksicht nehmen; jeder von uns wird diese Beispiele durch selbsterlebte ergänzen können . . .

Es hilft aber gar nichts, sich der Einsicht zu verschließen, daß es der Partei, welche nicht die *absolute Herrschaft der Luft besitzt*, nicht einmal in hellen Nächten, geschweige denn bei Tage, noch möglich ist, mit kilometerlangen Kolonnen auf den guten Straßen zu marschieren.

Pfeifer fordert daher für diese Partei unbedingt, daß *nur nachts marschiert wird*; will oder muß man *bei Tage marschieren*, so dürfen sich auf den großen Straßen nur diejenigen Kolonnen bewegen, welche schlechterdings auf sie angewiesen sind (schwere Artillerie, Automobilkolonnen, schwere Trains etc.). Aber auch sie müssen sehr stark in die Tiefe gestaffelt werden (100 m pro Fuhrwerk, wegen des Wirkungsbereiches der einzelnen Fliegerbombe); eine Straße wird also schon durch relativ wenige solcher Kolonnen vollständig belegt.

Alle anderen Truppen müssen Neben- und Kolonnenwege benutzen und dürfen dabei keine geschlossenen Kolonnen von mehr als 1 Bat. Inf., 1 Batr. etc. bilden.

Was die *Infanterie* betrifft, so bieten die *Fuhrwerke* immer die größten Schwierigkeiten. Pfeifer empfiehlt daher, die bei den Kampftruppen selbst befindlichen Fuhrwerke möglichst zu reduzieren, z. B. durch Transport mehrerer Mgw. auf einem Wagen und Sparsamkeit in der Munitionsdotations vorderster Linie; ferner will er die Mitr.-Kp. auf die 3 Inf.-Kp. verteilen, um keine größeren Fuhrwerkgruppen zu zeigen. Die Infanterie marschiert *neben* den Fuhrwerken, um bei Schwierigkeiten rasch helfend eingreifen zu können.

Der Gefechtstrain folgt mit Abständen von 100 m von Wagen zu Wagen.

Diese — schon in sich reichlich langen — Einzelkolonnen marschieren dann *entfaltet* neben- und hintereinander, wobei zum Voraus im Gelände Linien bezeichnet werden müssen, wo der Anschluß nachgeprüft wird, bevor man weiter geht.

Dieses Verfahren ist natürlich schwerfällig, hat aber auch seine Vorteile, indem es die *Marschsicherung* erleichtert. Wenn man bedenkt, daß große geschlossene Kolonnen heute schon durch *Artilleriefeuer* auf 15 und mehr km Entfernung zur Entwicklung gezwungen werden können, so sieht man leicht ein, daß der letzte

Anmarsch vor dem Kontakt mit dem Feinde ohnehin nur noch entfaltet erfolgen kann, und *vor* diesem letzten Tagesmarsch besteht kaum die Notwendigkeit, bei Tage zu marschieren.

Wir müssen es uns versagen, hier auf weitere Einzelheiten einzutreten; hoffentlich genügt das Gesagte, um zum Studium des Bückleins anzuregen.

Nur Eines möchten wir noch beifügen: Unverkennbar steht auch Pfeifer unter dem Eindrucke seiner Kriegserfahrungen in Nordostfrankreich mit seinem im Großen einförmigen und offenen *Gelände*.

Die Verhältnisse bei uns sind bedeutend verwickelter: *Einerseits* können wir allerdings mit Gelände rechnen, das bei ordentlicher Gangbarkeit vielfach gute Fliegerdeckung gewährt (wenn auch nicht in allen Jahreszeiten), wie z. B. große Teile der Ostschweiz mit den zahllosen Obstbäumen. Aber andererseits haben wir schon in der sog. Hochebene Gegenden, wo Geländeeinschnitte, sumpfige Wasserläufe u. s. w. böse Hindernisse bieten, besonders für Artillerie und andere Truppenfuhrwerke, und dann sind wir *im Gebirge* häufig auf Straßendéfils schlechterdings ganz angewiesen oder kommen im Gelände nur mit gewaltigen Zeit- und Kraftverlusten vorwärts.

Es dürfte daher kaum möglich sein, bei uns dem ernstesten Probleme mit einigen starren Regeln beizukommen.

Der Berichterstatter fühlt sich nicht in der Lage, Lösungsvorschläge zu machen. Daran werden Alle mitarbeiten müssen. Dazu ist aber erforderlich, daß sich jeder, ob hoch oder niedrig, zunächst einmal gänzlich freimacht vom Schema der vorkriegsmäßigen Marschtaktik und sich in jedem Falle, der an ihn herantritt, sei es bei Uebungen mit Truppen oder ohne solche, im Gelände oder auf der Karte, stets mit der äußersten Sorgfalt zuerst zurechtlegt, wie die Verhältnisse liegen: ob man bei Tage marschieren *muß* (denn sonst sollte man es grundsätzlich nicht tun), wie lange man auf schützende Dunkelheit rechnen kann (wobei die Zeit für Versammlung und Wiederauflösung nicht zu vergessen ist!), wie hoch das Risiko von Fliegerangriffen und Artilleriefeuern einzuschätzen ist u. s. w.

Nur das Studium sehr vieler Einzelfälle im verschiedensten Gelände und die Diskussion sehr vieler Lösungen wird schließlich zu einer gewissen Abklärung der Frage führen.

Jedenfalls ist aber Eines gewiß: daß das Problem mit irgend einem Schema niemals der Lösung wird nähergebracht werden können. Auch hier kann nur die *freie Kunst* der Taktik helfen, aber allerdings auf dem Boden einer soliden Kenntnis der technischen Bedingungen des modernen Krieges.
