

Zeitschrift:	Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazetta militare svizzera
Band:	78=98 (1932)
Heft:	6
Artikel:	Sind die Fahrenden Mitr.-Abteilungen mit ihrem Material noch zeitgemäß, oder ist eine andere Organisation vorteilhafter und weniger kostspielig?
Autor:	Weibel, H.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-10817

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: 26.01.2026

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

psychisch nahe ist, dass er sie versteht, ihren Kampf begleitet, ihre Wünsche und Bedürfnisse ahnt und so die Grenzen seiner eigenen Handlung möglichst sicher zu bestimmen weiss. Er soll das Letzte herausholen und darf doch nicht die Kräfte überbeanspruchen oder es kommt zu jenen Rückschlägen, wie sie am 20. August 1914 und im September an der Marne erfolgten.

Schwerer als früher hat es der moderne Führer. Ein Napoleon und Blücher konnten noch sichtbar vor ihre Heere treten und doch wird sich der Führer von heute immer dessen bewusst sein müssen, dass in seiner Persönlichkeit ein ganz grosses Geheimnis ruht, dass es nicht nur eine «Gabe des Befehlens» gibt, wie es Taboureau betont, sondern auch eine Sprache des Herzens, die eine Truppe so fein spürt, die sie zum Vertrauen geradezu zwingt. Moderne Mittel werden die Worte des Feldherren an seine Truppen künftighin vermitteln müssen und doch wird er auch heute noch jede sich bietende Gelegenheit wahrnehmen, um durch sein Auftreten die niemals zu ersetzende Wirkung der Persönlichkeit zur Geltung zu bringen.

Am 20. August 1914 trat sie kaum in die Erscheinung. Sicherlich wird man von dem General von Prittwitz und Gaffron aber auch sagen müssen, dass er unter dem Zwang einer Vorstellung handelte, als er am Abend die Schlacht abbrach. Vor seinem geistigen Auge entwickelte sich der Vormarsch der russischen Narewarme. Er fand seine Rückzugslinie bedroht. Er sah das alles so stark, dass das Schlachtfeld von Gumbinnen und die hier zu suchende Entscheidung ganz in den Hintergrund rückte. Wir fragen nach dem Coup d'œil und dem feu sacré, jenen so notwendigen und doch so seltenen Führereigenschaften.

(Schluss folgt.)

Sind die Fahrenden Mitr.-Abteilungen mit ihrem Material noch zeitgemäß, oder ist eine andere Organisation vorteilhafter und weniger kostspielig?

Von Hptm. *H. Weibel*, Eschlikon.

Wir kennen heute in unserer Armee I.-Mitrailleure, Geb.-I.-Mitrailleure, Kav.-Mitrailleure, Geb.-Mitr.- und Fahrende Mitr.-Abteilungen. Das heisst wir haben Mitrailleure für jedes Gelände und für Marschgeschwindigkeiten bis zum Tempo des trabenden Pferdes. Mitrailleure, die noch rascher vorwärts kommen, kennen wir in unserer Armee nicht, obwohl die Tendenz, wie bei anderen Armeen, auch bei uns dahin geht, unsere Armee so aus-

zurüsten, dass sie möglichst rasch zu schlagen vermag. Alle anderen Armeen geben sich die grösste Mühe, sich mit möglichst viel motorisierten Truppen und Kampfwagen zu dotieren.

In dieser Motorisierungssucht mitzumachen ist uns selbstverständlich nicht möglich, weil uns einerseits die finanziellen Mittel dazu fehlen und anderseits unser mannigfaltiges Gelände derart beschaffen ist, dass es sehr schwer hält, etwas zu finden, das uns für jeden Fall in unserem Gelände das Uebergewicht gegenüber einem Gegner mit seinen Maschinen sichert.

Aus diesem Bestreben heraus taucht immer und immer wieder die Frage auf, ob es nicht am Platze wäre, zum mindesten Mitr.-Einheiten zu bilden, die sehr rasch vorwärts kommen können und dabei verhältnismässig stark mit Material, Munition und Mannschaft dotiert sind und so überraschend, da und dort wirksam auftreten und halten können.

Zur vollständigen Neuaufstellung solcher Einheiten fehlt uns jedoch das nötige Geld, so dass wir uns eben umsehen müssen, ob es nicht möglich wäre, etwas schon Bestehendes, das vielleicht in der heutigen Form nicht das zu leisten vermag, was von einer modernen Truppe in diesem Falle verlangt werden muss, zu etwas Besserem umzuändern.

Wenn wir nun die Reihen unserer verschiedenen Mitr.-Truppen durchgehen, so wird eben die Wahl auf die als Div.-Res. gedachten Frd. Mitr. fallen, über deren Sein oder Nichtsein schon lange diskutiert wird, weil sie eben in ihrer heutigen Organisation, so zweckmässig sie bei ihrer Aufstellung auch war, als wirksame Div.-Res. nicht mehr in Frage kommen können, da sie leider im Verhältnis zur beanspruchten Mannschaft, Material und Pferden, nicht das zu leisten vermögen, was sie bei entsprechender Umorganisation bei gleichem Aufwand an Geld, Material und Mannschaft leisten könnten.

Von einer richtigen Div.-Res. soll m. E. verlangt werden können, dass sie sehr beweglich ist, d. h. überraschend da und dort erscheinen kann und die Mittel zur Verfügung hat, wirksam in den Kampf eingreifen und schlagen zu können. Die Divisions-Mitrailleure sollten bei sog. «fliegenden Kolonnen», die aus rasch beweglichen Truppen zusammengesetzt sind, erfolgreich mitwirken können.

In ihrer heutigen Organisation war es den Frd. Mitr. schon kaum möglich, sogar bei guten Strassen auf längere Dauer der Kavallerie folgen zu können. An ein rechtzeitiges Nachfolgen hinter Radfahrern, oder auf Lastwagen verladener Infanterie ist überhaupt nicht zu denken, so dass ein rechtzeitiges Einsetzen nicht möglich wäre.

Trotz des vorerwähnten Nachteiles der Frd. Mitr., der zu kleinen Marschgeschwindigkeit als Teil der Div.-Reserve, finde ich es unmöglich und widersinnig, ihnen ohne weiteres ihre Existenzberechtigung abzusprechen, oder z. B. der Motorisierung den Vorzug zu geben. Denn vom einen System ist vorläufig für mich nur der Begriff «Autofahren» vorhanden, während ich vom alten System, als ehemaliger «Fahrender», langjährige und vielfältige Erfahrungen habe. Ich will darum im Nachstehenden versuchen, die Vor- und Nachteile der beiden Systeme, vollständig neutral, einander gegenüber zu stellen.

Die Pferdebespannung.

Die Vorteile der Fahrenden Mitrailleure in ihrer bisherigen Organisation, mit der Pferdetraktion, liegen in der grossen Bewegungsmöglichkeit in allem möglichen Gelände und unter den verschiedensten Verhältnissen. Ohne die Kräfte der Mannschaft stark in Anspruch nehmen zu müssen, können in relativ kurzer Zeit, bei guten Strassenverhältnissen, bedeutend grössere Marschwege zurückgelegt werden, als dies Fusstruppen möglich ist. Dabei kommt neben einer leistungsfähigen Mannschaft, gleichzeitig viel Material und Munition in die Stellungsräume. Kommen die Gewehrwagen nicht mehr durch, so kann das allernotwendigste Material auf die Handpferde verladen werden (Bastsättel). Die Sattelpferde bleiben bei den Wagen und bringen sie, wenn es nötig wird, auf Umwegen nach vorn, gehen in bessere Deckung oder marschieren zurück. Schliesslich könnten auch die Sattelpferde und die Reitpferde mit Lasten beladen werden. Sind kleine Gebirgswagen oder Schlitten vorhanden, so kann mit diesen gut mehr Material, als auf Tragpferden transportiert werden. Es wäre sogar der Versuch zu wagen, wie es die Artillerie auch schon gemacht hat, die Gewehrwagen möglichst zu zerlegen und so auf Pferden und «Bündnerwägelchen» oder Traggeschirren über schwierige Gebirgswege oder Pässe zu transportieren. Auch im Winter bei Eis und Schnee können die Fahrenden Mitrailleure durchkommen. Sei es, dass die Gewehrwagen mit Kufen versehen werden, oder dass das Material, unter Zurücklassung der Gewehrwagen, auf Schlitten gefahren wird. Im weitern wird sich der Umstand, dass der einzelne Gewehrwagen mit seiner Mannschaft und seinem Material eigentlich ein für sich allein verwendbares Ganzes ist, immer als Vorteil erweisen.

Diesen zum Teil recht grossen Vorteilen stehen aber auch viele grosse und kleinere Nachteile gegenüber, die sich im Kriegsfalle bald sehr nachteilig auswirken müssten.

Denken wir vorerst einmal an die Mobilisation. Wieviele sehr nützliche Zeit muss in den ersten Kriegsmomenten schon vertan werden mit Pferdeübernahme, Geschirrangepassen etc., die alles grosse Notwendigkeiten sind, wenn die Einheit für lange Zeit kriegstüchtig sein soll. Wieviel muss da beim Geschirrangepassen schon in Friedenszeiten gezwungenermassen gefehlt werden, weil z. B. nicht die richtigen Kummetgrössen zur Verfügung sind. Was zeigt sich nicht alles Mögliche an der bespannten Kp., wenn man einsehen muss, dass eben die wenigsten Pferde die Universaleigenschaften aufweisen, wie sie für die Frd. Mitr. gefordert werden müssen (Reit-, Zug- u. Tragpferd). Ist die Mobilisation mehr oder weniger glücklich beendigt und die Kp. auf dem Marsch an ihren Bestimmungsort, so wird sich hier, besonders dann, wenn feindliche Angriffe, seien es Flieger, Artillerie oder Gas, sich fühlbar machen, rasch ein Mangel an leistungsfähigen Pferden einstellen. Dieser empfindliche Mangel wird sich steigern mit der Notwendigkeit, rasch am Ziele zu sein, um wirken zu können. Vergaste Gebiete werden kaum innert nützlicher Frist und ohne Abgang an Pferden, mit Pferdekolonnen passiert werden können. Ein grosser Teil der abgehenden Pferde, die aber nicht auf «Konto Feind» zu buchen sein werden, werden ihre Offiziere, Unteroffiziere und Fahrer wegen unrichtiger Behandlung anklagen; denn die Liebe zum Pferd und die Ausbildung dieser Leute, denen man unser wertvolles Pferdematerial anvertraut, ist z. T. recht ungenügend. Meines Erachtens fehlt es da in erster Linie an der richtigen Auswahl und Ausbildung der Offiziere, die dann in den Rekrutenschulen und Wiederholungskursen den Untergebenen ihr mangelhaftes Wissen weitervermitteln, ohne selbst aber richtige «Rösseler» zu sein. Selbstverständlich gibt es rühmliche Ausnahmen, die dann alles daransetzen, auch ihre Kameraden weiterzubilden, aber leider werden sie vielfach missverstanden. Während der langen Aktivdienstzeit waren hier die Verhältnisse natürlich besser, weil eben genügend Zeit zur Aneignung der nötigen Eigenschaften da war und jeder wusste, dass er nicht darum im Dienste sei, um wieder einmal auf einem Pferd sitzen zu können und sich nebenbei nun wohl oder übel auch mit den Pferden seines Zuges 14 Tage lang herumschlagen müsse, wie es leider heute hie und da der Fall zu sein scheint. Es dürfte des Versuches wert sein, alle Frd. Mitr.- und I.-Mitr.-Offiziersschüler der 6 Divisionen in eine besondere O. S. zusammenzufassen, wo ihnen dann *praktisch* die nötigen Kenntnisse in der Behandlung der Pferde beigebracht werden könnten. Pferde sind eben keine Maschinen und verlangen individuelle Behandlung und ständige gute Beobachtung, gepaart mit viel Liebe, Neben vorerwähnten Mängeln, die ich vielleicht etwas zu weitschweifig behandelt habe, weil ich in dieser Beziehung besonders viel Unerfreuliches sehen

und erleben musste, wird sich im Verlaufe eines Krieges auch sehr bald zeigen, dass die Pferdereserven, die ohnehin schon recht klein sind, und die noch bleibenden Pferde für andere Zwecke verwendet werden müssen (Nachschub, Gebirgstruppen etc.). Dann wird es schwer halten, die schweren Kolonnen der Frd. Mitr. noch beweglich erhalten zu können. Auf Nachwuchs ist nicht zu rechnen in unseren Verhältnissen, wo die Pferdezucht nur künstlich erhalten bleibt. Bald werden aber auch die Futtermittel zur Neige gehen und genügender und nur annähernd gleichwertiger Ersatz schwer aufzutreiben sein. Grosse Kriegsdepots in Friedenszeiten anzulegen, ist nicht gut möglich, weil die Futtermittel einerseits nicht zu alt sein sollten und anderseits eben verderben würden oder von Mäusen und Ratten als willkommene Futterstätten benutzt würden. Zum Mangel an Futter und genügender Pflege wird dann noch, besonders im Gebirge, der öftere Mangel an richtiger Unterkunft kommen, so dass dann die stolze und scheinbar so leistungsfähige Frd. Mitr.-Kp. oder -Abt. bald zu einer schwerfälligen Masse wird, die ihre eigentliche Aufgabe als Div.-Res. oder als Glied einer «fliegenden Kolonne» nicht mehr erfüllen kann. Wenn dann die Mannschaft sehen muss, wie die Pferde ihre Leistungsfähigkeit verlieren und sie selten mehr gefahren werden kann, wird das nicht ohne Wirkung auch auf sie sein. Die Kampfeslust wird mit dem Frd. Mitr.-Stolz zu sinken beginnen.

Rückblick auf die angeführten Vor- und Nachteile der jetzigen Organisation haltend, scheint es mir, dass kurz gesagt, den grossen Vorteilen fast ebenso grosse Nachteile gegenüberstehen. Das heisst, es ist der ernsthaften Prüfung wohl wert, zu untersuchen, ob es nicht am Platze wäre, diese bestehende Organisation in etwas Besseres umzuändern, das den Nachteilen grössere Vorteile gegenüberzustellen hätte, ohne dabei viel teurer zu sein, oder mehr Material oder Mannschaft zu beanspruchen. Da aber gerade die grössten Mängel nicht in der Ausrüstung mit Material, sondern in der Pferdetraktion liegen, ist es nötig, eine Verbesserung durch die Ausrüstung mit einem schnellen mechanischen Transportmittel zu suchen. Es käme also die Motorisierung in Frage, deren Vor- und Nachteile ich nachstehend besprechen will.

Die Motorisierung.

Gleich zu Anfang will ich festlegen, dass ich mir die Motorisierung nicht so denke, dass mit viel Geld spezielle Motorwagen oder Motorräder angeschafft werden, wie dies andere Armeen tun, sondern es soll mit vorhandenem Material eine neue Organisation geschaffen werden, die billig aber doch recht annehmbar

ist. Darum werde ich auch an der motorisierten Mitr.-Kp. viele Mängel finden, die ausgemerzt werden könnten, wenn von Grund auf eine neue Truppe aufgestellt werden könnte.

Eine motorisierte Kp. ist viel rascher mobilisiert, weil entweder die fahrbereiten Fahrzeuge schon im Zeughaus bereitstehen, oder wenn eingeschätzte Privatfahrzeuge verwendet werden, diese viel rascher am Einschätzungsor t eintreffen und fahrbereit sind, als dies bei Pferden der Fall ist. Sehr rasch ist viel Material und Mannschaft verladen, so dass bald abmarschiert werden kann. Schnell ist ein auch weit vom Mobilmachungsort liegender Stellungsraum erreicht. Dabei ist es möglich, die Mannschaft vor allen Witterungseinflüssen gut zu schützen und sie frisch zu erhalten, ob es auch bergauf oder bergab geht; denn sie braucht wegen Höhendifferenzen nicht das Transportmittel zu verlassen. Sie kann also mit vollen Kräften an die Arbeit gehen. Es ist auch möglich, während der Fahrt sich zu verpflegen oder zur Not Arbeiten an Material und Munition vorzunehmen (gurten). Bei einem Fliegerangriff ist es eventuell auch möglich, in voller Fahrt zu schießen, besonders wenn die Fahrzeuge, oder einzelne derselben, mit speziellen Abwehrvorrichtungen versehen werden. Personenautos oder Motorräder gestatten den Offizieren und evtl. Hilfspersonal, lange vor der Kp. schon im Stellungsraum zu sein und dort alles Nötige für den Stellungsbezug vorzubereiten und zu rekognoszieren. Es ist der Abt., der Kp. oder den Zügen möglich, sehr rasch und überraschend da und dort aufzutauchen und den Feind zu beunruhigen und irrezuleiten. Müssen von den Marschstrassen weg noch lange Gebirgsmärsche gemacht werden, so wird die Mannschaft imstande sein, diese in kürzerer Zeit zu machen, als wenn sie vorher schon durch teilweise Fussmarsch ermüdet worden wäre. Schliesslich wäre es aber auch möglich, wenn schon andere Truppen am Feind sind, mit vorhandenen Saumkolonnen das Material zu transportieren. Auf alle Fälle wird immer die Gesamtmarschzeit (Fahrt auf guten Wegen + event. Marsch auf unfahrbaren Wegen) kürzer sein als die Marschzeit einer alten Frd. Mitr.-Kp., wenn diese eventuell auch auf den schlechteren Wegen noch eine Zeitlang weiterfahren oder basten kann.

Die Frage der Unterkunft einer Motor-Mitr.-Kp. ist eine bedeutend einfachere als bei einer Kp. mit Pferden, weil nur Mannschaften und keine Pferde unterzubringen sind. Letzten Endes könnten sogar die verschlossenen Wagen als Unterkunftsnotbehelf für einen Teil der Mannschaft dienen.

Einzelne Züge oder sogar Mg. können ohne jeden Nachteil für längere Zeit und auf grössere Distanzen detachiert werden, weil es möglich ist, auf den Camions alles mitzunehmen, was irgend

notwendig sein wird. Bei der Motorisierung ist es sehr leicht zu machen, dass jeder Zug als ein Ganzes, d. h. unabhängig vom Kp.-Verband, organisiert werden kann.

Gegen alle Witterungseinflüsse sind Motorwagen viel weniger empfindlich als Pferde. Auch gegen Gas, das ja, wie es scheint, in einem Zukunftskrieg eine grosse Rolle spielen soll, sind Motoren besser zu schützen als Pferde; denn am Vergaser lassen sich gut Filter gegen solche Schädlinge anbringen.

Materialersatz und Brennstoffversorgung für die Autos werden einfacher sein, als Ersatz von Pferden, die ja schliesslich nicht von einem Tag auf den andern hergestellt werden können, wie Maschinenteile. Nach den neuesten Erfahrungen sollen ja aus allen möglichen Abfall- und Naturprodukten, die wir im Inlande zur Verfügung haben, Brennstoffe für Verbrennungsmotoren hergestellt werden können. Zudem können grosse Depots schon in Friedenszeiten angelegt werden, ohne damit rechnen zu müssen, dass sie zugrunde gehen. Dabei liegen ständig grosse Vorräte in den Handels- und Privattanks und Lagern bereit, die sofort im Kriegsfall herbeigezogen werden können, ohne deren Eigentümer in grosse Verlegenheit zu bringen, weil ja ihre Wagen dann im Heere eingeteilt und verwendet werden müssen.

Ein nicht zu missachtender Vorteil der Motorisierung ist noch der, dass diese Vehikel, sofern sie Ladebrücken haben, alle ohne Änderungen sofort für alle möglichen anderen Transporte verwendet werden können, wenn sie von ihren Truppen entbehrt werden können, weil sie z. B. voraussichtlich nicht so schnell wieder ihre Stellungen wechseln werden etc.

Schliesslich wäre noch zu sagen, dass heute in der Schweiz in stets steigendem Masse, sehr viele und gute Motorfahrzeuge zur Verfügung stehen und dass wir eine grosse Zahl gut qualifizierter Chauffeure, die alle möglichen Wagensysteme kennen und fahren können, besitzen.

Natürlich stehen diesen vielen Vorteilen auch entsprechende Nachteile gegenüber, die nachstehend zu Worte kommen sollen.

In erster Linie wird zu sagen sein, dass auf alle Fälle nur gute Marschstrassen in Frage kommen können. Waren vielleicht oft die Strassen als solche noch gut und brauchbar, so werden vielfach die zu leichten Brücken einer Motorwagenkolonne Halt gebieten.

Im Winter bei Schnee und Eis, wird die Marschfähigkeit sehr in Frage stehen, wenn nicht grosse und gute Wegpatrouillen die Verkehrswege passierbar machen.

Der kleinste Defekt an Motor oder Chassis kann den Camion marschunfähig machen und die Kolonne in ihrer Bewegung empfindlich hindern, wenn nicht breite Strassen ein Ueberholen ge-

statten. Beim Pferdezug bleibt ein Gewehrwagen trotzdem noch beschränkt marschfähig, wenn auch ein einzelnes Pferd oder sogar zwei ausscheiden müssen.

Die Motorwagen und -Räder verlangen einen sehr guten Unterhalt und kosten sehr viel. Müssten extra Wagen für die Motor-Mitr.-Kp. angeschafft werden, so würde das ganze Jahr in ihnen sehr viel Kapital still liegen, während z. B. Pferde nach beendetem Dienste wieder ihren Eigentümern zurückgegeben werden können, um dort in der Landwirtschaft verwendet zu werden. Wird aber eine Lösung für die Motorisierung gefunden, bei der auch Privatwagen verwendet werden können, so dürfte auf diese Art dieser Nachteil wettgemacht werden können.

Vor- und Nachteile erwägend, finde ich, dass grossen Vorteilen verhältnismässig weniger wichtige Nachteile gegenüberstehen, denen zum grossen Teil zu begegnen sein wird.

Wenn dann erst die Vor- und Nachteile der bespannten Kp. denjenigen der motorisierten Kp. gegenüber gestellt werden, so ist es für mich ein Leichtes, im Hinblick auf die ungleich grössere Leistungsfähigkeit, mich für die Motorisierung zu entscheiden.

So gut eine Motor-Mitr.-Kp. gute Strassen haben muss, so sehr ist dies auch Erfordernis für eine Fahrende Mitr.-Kp. Der eventuelle Nachteil, dass die Frd. Mitr.-Kp. mit ihren Pferden und mit der Saumkolonne bei geringer Mannschaftsanstrengung eventuell in den Bergen weiter käme, wird ausgeglichen dadurch, dass die Motor-Mitr.-Kp. viel rascher den Ausladeplatz erreicht als eine Frd. Mitr.-Kp. und dass dann die Mannschaften leistungsfähiger sind, weil sie ausgeruht ankommen. Die Zeit für Anmarsch + Stellungsbezug wird also trotzdem kleiner sein, als bei der Fahrenden Mitr.-Kp.

Im Winter bei Schnee und Eis wird eine Motorwagenkolonne dank den modernen Hilfsmitteln noch ziemlich lange durchkommen. Kann sie das dann nicht mehr, so ist immer noch die Möglichkeit, das Material mit Saumkolonnen zu transportieren. Schliesslich ist aber zu bedenken, dass die gleichen Schwierigkeiten sich zum mindesten im gleichen Masse auch beim Feinde bemerkbar machen werden, so dass dieser Motorisierungsnachteil dann zum grössten Teil hinfällig wird.

Auf Grund der vorerwähnten Argumente wäre es also am Platze, die Fahrenden Mitrailleure als Div.-Reserve zu motorisieren und so wieder zeitgemäss und leistungsfähig zu gestalten. Sollte aber trotzdem noch ein Bedürfnis nach Frd. Mitr., wie sie jetzt organisiert sind, bestehen, weil eben auch die Motorisierung nicht eine Bestlösung sein kann, so bleiben ja noch die Fahrenden Mitr.-Kp. der Landwehr (Frd. Mitr.-Kp.-Ldw. und die Frd. Mitr.-Schwadronen-Ldw. der Kavallerie) zur Verfügung. Diese Landwehreinheiten könnten ruhig weiterbestehen und würden dann

dort einzusetzen sein, wo die Motor-Mitr.-Kp. nicht mehr durchkommen könnten. Der Division ständen dann also 3 Motor-Mitr.-Kp. + 1—2 Frd. Mitr.-Kp.-Ldw. zur Verfügung. Dabei müssten dann den Landwehr-Mitr.-Kp., Art.-Fahrer der Landwehr als Fahrer zugeteilt werden, weil nach und nach die Fahrer des Auszuges wegfallen würden.

Bei dieser Organisation wäre es den Divisionen möglich gemacht, den Brigaden, die ja im Kriegsfalle schliesslich auch bei uns die Kampfeinheiten bilden würden, je nach Bedarf und Verwendungsmöglichkeit eine Mitr.-Kp. der einen oder andern Art als Reserve zuzuteilen, wobei dann immer noch für die Division mindestens eine Mitr.-Kp. als Reserve bleiben würde.

Ich schlage also vor, für die Auszugseinheiten zur Motorisierung überzugehen und die Landwehreinheiten weiterhin beim alten System der Pferdetraktion zu belassen, um so die Vor- und Nachteile divisionsweise zu ergänzen.

Es wird nun aber zu prüfen sein, wie die Umänderung am billigsten und doch zweckmässig gemacht werden kann. Meiner Ansicht nach kämen dafür folgende Möglichkeiten in Frage:

1. Beibehaltung der jetzigen Gewehrwagen und Ersatz der Pferde durch Traktoren.
2. Anschaffung von Motorwagen in Spezialkonstruktion, so dass Material und Mannschaft verladen werden können.
3. Zuteilung zu den Radfahrern der Division und Verlad auf Motorräder mit Spezialseitenwagen.
4. Verlad auf gewöhnliche Lastwagen mit normalen Ladebrücken, d. h. so organisiert, dass das gesamte Material derart verpackt im Zeughaus deponiert werden kann, dass es auf jeden Lastwagen mit einer minimalen Grösse der Ladebrücke, ohne jede Umänderung, rasch verladen werden kann. (Sitzbänke als Materialbehälter ausgebaut. Das Ganze auf die Brücke aufschraubbar.)

Zu vorstehenden Vorschlägen bemerke ich folgendes:

Zu 1.: Dieses System würde das bisherige Material verwenden, aber die Pferde durch Traktoren ersetzen. Die Geländegängigkeit würde beibehalten und die Marschgeschwindigkeit bedeutend erhöht. Es wäre jedoch die Frage zu prüfen, ob das Material die erhöhten Geschwindigkeiten auf die Dauer aushalten würde. Ebenso ist es sehr zweifelhaft, ob die Mannschaft es längere Zeit auf den ungefederten Wagen aushalten könnte. Schliesslich müssten die Traktoren neu angeschafft werden, was ziemliche Kosten verursachen würde.

Zu 2.: Dieses wäre die Ideallösung, die aber für uns vorläufig nicht in Frage kommen kann, weil die nötigen Kredite für diese teuren Maschinen fehlen.

Zu 3.: Diese Lösung ist der ernsten Prüfung wert, weil sie nicht allzu teuer zu stehen käme. Sie hat aber neben dem grossen Vorteil der erhöhten Geschwindigkeit und dem geringen Gewicht den grossen Nachteil, dass Maschinengewehr und Bedienungsmannschaft getrennt reisen müssen.

Zu 4.: Diese Lösung bietet die Möglichkeit, für die Friedensausbildung Motorwagen aus den bestehenden Depots des Motorwagendienstes zu verwenden, während bei einer Kriegsmobilmachung Motorlastwagen aus Privathand dazu verwendet werden könnten, weil das Material auf einer Normalbrücke mit Dach montiert ist, die nur auf die bestehende Brücke aufgeschraubt werden kann.

Von vorstehenden Vorschlägen scheinen mir nur 1 und 4 in Frage zu kommen, weil sie am billigsten erscheinen und doch das zu leisten imstande sind, was von einer Neuorganisation verlangt werden muss. Aus diesen beiden gebe ich persönlich wieder den Vorzug dem Projekt 4, weil dort der Mannschafts- und Materialtransport am besten gelöst werden kann. Dabei wäre es möglich, in stabilen Verhältnissen diese Lastwagen auch zu anderen Transporten zu verwenden, während die Traktoren nicht beladen werden können. Zudem ist es auch gegenüber den alten Gewehrwagen möglich, dem einzelnen Mg. mehr Mannschaft, Munition und Material zuzuteilen. Schliesslich ist auch die Marschgeschwindigkeit eines Camions gegenüber dem Traktor grösser und auch eine Fliegerabwehr während der Fahrt möglich.

Nachstehend will ich nun den Versuch wagen, gleich eine solche Motor-Mitr.-Kp. zu organisieren, wie ich sie mir nach Vorschlag 4 denke. Dabei muss ich aber vorausschicken, dass ich den Motorwagendienst der Armee zu wenig aus Erfahrung kenne, als dass mein Vorschlag in motorkolonentechnischer Hinsicht erschöpfend sein könnte.

Für die Ausarbeitung meines Projektes habe ich mich durch folgende Grundsätze leiten lassen:

Die neue Einheit muss sehr rasch mobilisierbar sein, schnell ihren Standort, auch bei grossen Distanzen, wechseln können, dabei die Kräfte der Mannschaft schonen und bei gleich viel oder weniger Leuten als früher, grössere Gefechtskraft haben. Alle Züge und ihre Bestandteile sollen möglichst selbstständig sein. Das notwendigste Material soll gut getragen werden können und die Möglichkeit offen lassen, dass es auch gesäumt werden kann. Die Kosten der Umorganisation sollen möglichst kleine sein!

Unter möglichster Anlehnung an die jetzige Organisation und unter Beachtung meiner Leitsätze habe ich die Kp. organisiert in:

Stab, Gefechtskp., Train.

Als *Transportmittel* habe ich gewählt:

Für Kp.-Kdt. und Motor-Wagen-Of.: *Personenwagen*.

Für Feldweibel und Zugführer: *Motorräder mit Seitenwagen*.

Für Gefechtskp. und Train: *Lastwagen von min. 3000 kg Tragfähigkeit*.

Die einzelnen Teile der Kp. sind organisiert wie folgt:

1. Kommando-Stab:

1 Personenwagen mit Chauffeur, Kp.-Kdt., 1 Sub.-Of. (Kp.-Of. oder evtl. Zugführer) für Suchen von Stellungen, Distanzmessungen, die ja bei den neuen Schiessaufgaben der SMg. immer wichtiger werden, oder als Befehlsempfänger zum Abschnittskdo., 1 Gefechts-Ord., 2 Telemeterleute mit Telemeter. Signalflaggen für Meldungen, Weg- und Stellungsmarkierungen etc.

2. Verbindungsgruppe:

1 Motorrad mit Seitenwagen mit 1 Fahrer und Feldweibel. Sie bilden die Verbindung zwischen Kp. und Kdo.-Stab. Der Feldweibel wird sich so frühzeitig genug nach einem Ausladeplatz, oder einem Platz für das Kp.-Depot umsehen können für den Fall, dass die Lastwagen nicht so weit vorn bleiben können. Für den Fall, dass gesäumt werden kann oder muss, setzt er sich mit dem Führer der Saumkolonne in Verbindung und organisiert die Bereitstellung der Pferde. Eventuell kann für letzteren Fall auch der Offizier aus dem Personenwagen zurückbleiben, wenn dies nötig sein sollte.

3. Kdo.-Motorwagenkolonne:

1 Personenwagen oder Motorrad mit Seitenwagen mit 1 Chauffeur und 1 Motorwagen-Offizier. Er ist für die richtige Führung der Kolonne verantwortlich. Bei Verteidigung der Kolonne gegen Angriffe auf dem Marsch (Flieger, fei Patr. etc.) untersteht die Kp. bei Abwesenheit des Kp.-Kdt. dem ältesten Sub.-Of. der Mitr. Bei fechtender Kp. ist der Motorwagen-Of. für die Verbindung zwischen Wagenkolonne und Kp. oder Kp.-Depot verantwortlich.

4. Gefechtskompagnie:

Unter der Annahme, dass die neue Kp. ungefähr den gleichen Mannschaftsbestand und gleich viel Mg. wie bis jetzt haben soll, habe ich die Kp. organisiert zu 3 Zügen mit *je drei Mg.*, verladen auf *je 2 Camions* von ca. 3000 kg Nutzlast. Dazu ein *Motorrad mit Seitenwagen* und dem *Fahrer*, für den Zug-

führer. Die Camions werden gefahren von je *zwei Chauffeuren*, die zugsweise je einem *Motorwagen-Uof.* oder *Gefreiten* unterstehen, der immer auf dem ersten Wagen des Zuges fährt. Im zweiten Zug kommt dazu noch ein Chefmechaniker.

Die *Mitr.-Mannschaft* eines Zuges (Sollbestand 33 Mann inkl. Motorwagenpersonal) setzt sich folgendermassen zusammen:

1. Wagen des Zuges:

- 2 Mitr.-Uof. (Gewehrchefs).
1 Büchser.
10 Mitrailleure und Munitionsträger.

2. Wagen des Zuges:

- 1 Mitr.-Wm. (Chef des Zugsdepots).
 - 1 Mitr.-Korp. (Gewehrchef).
 - 1 Büchser (evtl.).
 - 5 Mitr. und Munitionsträger.
 - 1 Gefechtsordonnanz.
 - 1 Sanitäts-Soldat (ausgenommen 2. Zug, wo an dessen Platz der Chefmechaniker kommt).
 - 3 Reserve-Munitionsträger für das Zugsdepot (sie unterstehen dem Mitr.-Wm. direkt, wie auch Gef.-Ord., Büchser u. San.-Sold.).

An *Mitr.-Material* ist verladen:

1. Wagen des Zuges:

- 2 Mg.
2 Dreifüsse } auf Reffe verpackt.
2 Büchserreffe kompl.
2 Reserveläufe.
2 Gurtenfüllapparate.
Div. Zubehör und Putzmaterial.
60 Gurtenkisten mit Munition, dazu
6 bepackte Munitionsreffe.
2 Schutzschilder.
Div. grosses und kleines Schanzwerkzeug.
Beleuchtungsmaterialien.
Signalmaterial (Pistolen, Raketen etc.).
13 Karabiner.
16 Tornister.

2. Wagen des Zuges:

- 1 Mg.
1 Dreifuss } auf Reffe verpackt.

- 1 Fliegerabwehrvorrichtung (auf der Brücke montiert).
- 1 Res.-Lauf.
- 1 Gurtenfüllapparat.
- Div. Zubehör und Putzmaterial.
- 1 Büchserreff kompl.
- 30 Gurtenkistchen mit Munition, dazu
- 3 Munitionsreffe bepackt.
- 1 Schutzschild.
- Div. grosses und kleines Schanzwerkzeug.
- Beleuchtungsmaterialien.
- 11 Karabiner.
- 15 Tornister.
- 1 Ausrüstung des San.-Sold.

Als *Zugsreserve*:

- 30 Gurtenkisten mit Munition, dazu
- 3 Munitionsreffe.
- 1 Zugskiste.
- Oel- und Brennstoffreserve für die Autos etc.
- (Im Wagen Nr. 4: Ausrüstung des Chefmechanikers.)

Für den Fall längerer Detachierung (evtl. auf beide Wagen verteilt):

- 33 Mannschaftsdecken.
- 1 Kochkiste.
- 1 Of.-Koffer.
- 33 Zelteinheiten.

5. Train:

2 Camions mit je 2 Chauffeuren.

Camion Nr. 7:

Mannschaft:

- 1 Fourier.
- 1 Küchenchef.
- 2 Küchenleute.
- 2 Mitr. als Wagenwache.

Material:

- 4 Kochkisten (soweit nicht bei den Zügen).
- Tagesration.
- Notration.
- Holz.
- Küchenmaterialien und Gerätschaften.
- Bureaukisten.

8 Tornister.

5 Karabiner.

4 Tornister vom Kdo.-Stab u. Feldw.

Evtl. ein Teil der Decken oder Zelte, soweit nicht bei den Zügen.

Camion Nr. 8:

Mannschaft:

1 Mot.-Wagen-Uof. (Parkchef).

1 Material-Uof. (Mitr.).

2 Mitr.-Wagenwachen.

Material:

1 Res.-Mg. mit Dreifuss (in Kiste verpackt).

1 Kp.-Kiste (Büchser).

Of.-Koffern (wenn nicht bei den Zügen).

Autoreparaturmaterial.

Schmiermittel.

Brennstoffreserve.

Beleuchtungsmittel.

Werkzeuge für Stellungs- und Wegbau.

Seile und Stricke, soweit nicht schon bei den Gefechtszügen.

Div. Material.

Evtl. teilweise Decken oder Zelteinheiten (wie Nr. 7).

Zur Beladung von Camion Nr. 7 und 8 bemerke ich, dass Wagen mit extra grossen Brücken verwendet werden sollten. Wenn möglich Tragfähigkeit 4—5 Tonnen.

Für die Küche scheinen mir Kochkisten am vorteilhaftesten zu sein, weil sie bei Detachierungen den Zügen mitgegeben werden können.

Es ergibt sich somit folgender *Kp.-Bestand*:

Mannschaft:

Motorwagen-Personal	.	.	.	.	.	.	.	28	Mann
Mitr.-Mannschaft u. Of.	.	.	.	.	.	.	.	95	Mann
<i>Total Soll-Bestand</i>								<u>123</u>	Mann

Transportmittel:

Personenwagen	.	.	.	.	.	.	.	2	
Motorräder mit Seitenwagen	.	.	.	.	.	.	.	4	
Lastwagen	.	.	.	.	.	.	.	8	
<i>Total Fahrzeuge</i>								<u>14</u>	

Feuerkraft:

Maschinengewehre (wovon 1 pro Zug für Fliegerabwehr eingerichtet)	9
Reserve-Mg.	1
	<u>10</u>
Karabiner	83
Pistolen	8
Revolver (Wm. mit Rev.)	30
	<u>121</u>

Munition:

Pro Zug	27,000 Patronen für Mg.
Pro Kp. somit total	<u>81,000 Mg.-Patronen.</u>

Dazu kommen noch: Karabinermunition Pistolenmunition und Revolvermunition auf dem Mann.

Wie ich schon weiter vorn bereits angetönt habe, stelle ich mir vor, dass für jeden Lastwagen eine Ladebrücke erstellt wird, die dann auf jede andere Brücke mit bestimmten Minimalmassen aufgelegt und befestigt werden kann. Die Brücke wäre mit einem Dach zu versehen, weil die meisten Wagen des Privatbesitzes nicht mit einem Dach versehen sind. Die Materialbehälter sollten so konstruiert werden, dass sie zugleich als Sitzplätze für die Mannschaften dienen, wodurch sehr viel Platz erspart würde. Für die Fliegerabwehr wäre ein besonderer Ständer zu konstruieren, der auf den betreffenden Brücken fest aufmontiert würde, so dass auf dem Marsch pro Zug immer ein Mg. abwehrbereit wäre.

Ich glaube mit meinem vorliegenden Projekt, das selbstverständlich nicht Anspruch auf Vollständigkeit in jeder Beziehung machen kann, weil die Versuche fehlen, etwas vorgeschlagen zu haben, das der Prüfung wert erscheint, weil die Kosten der Umänderung nicht allzu grosse sind, da in erster Linie schon bestehendes Material verwendet werden soll. Die Umorganisation wird auch für die Mannschaft nicht allzu schwierig sein, weil die Arbeit der Mitrailleure ja gleich bleibt und die überzählig werdenden Fahrer im Uebergangsstadium sehr gut als Munitionsträger verwendet werden können.

Es dürfte nun vielleicht der Einwand erhoben werden, dass wenn einmal umorganisiert werden soll, gleich auch die Feuerkraft erhöht werden sollte, z. B. von 9 auf 12 Mg. Dazu wäre ich selbstverständlich sofort einverstanden, wenn die Kosten nicht gescheut werden sollten; denn mein Projekt würde auch

dann vorteilhaft sein, weil schliesslich je auf dem Camion Nr. 2 des Zuges statt nur einem, gleich 2 Mg. plaziert werden könnten, wobei allerdings einige Materialverschiebungen nötig würden. Auf diese Art hätte jeder Zug, wie früher, wieder 4 Mg., was jedoch nicht sehr vorteilhaft ist, weil die Feuerleitung für den Zugführer nicht unwesentlich erschwert wird. Ich würde dann eher vorschlagen, einen weitern Zug nach meinem Vorschlag zu bilden und dann dem Train noch einen weitern Camion zuzuteilen, weil das gesamte Material in seiner Zahl vergrössert würde; denn die vorgeschlagenen zwei Wagen sind ohnehin schon ziemlich knapp bemessen.

Wenn auch meine vorliegende Arbeit nicht überall Anklang finden sollte, so dürfte sie doch dazu beitragen, dass der eine oder andere Punkt ernsterer Prüfung unterzogen wird und dadurch doch das eine oder andere eine Verbesserung erfährt. Auf alle Fälle darf ich ruhig behaupten, dass die ganze Arbeit nur im Sinne der Verbesserung unserer lieben, schönen Armee und im Bewusstsein etwas zur Hebung ihrer Schlagfertigkeit beizutragen, gemacht wurde.

Ob «*Pferd oder Motor*» ist die Frage, beides kann gut sein, aber sicher ist, dass der Motor schneller ist!

Der Etappendienst — als besonderer Dienstzweig nötig.

Von Oberst *R. Eberle, Chef des E. D.*

In der Allgemeinen Schweiz. Militärzeitung vom März 1932 hat Herr Oberst VonderMühll «Zur Organisation des schweiz. Armeekommandos in Krieg und Frieden» eine Reihe interessanter und teilweise sehr beachtenswerter Vorschläge gebracht. Dabei äusserte er sich auch über den Etappendienst, welchen er teils dem Territorialdienst, teils dem Rück- und Nachschubdienst der Armee zuweisen, als selbständige Organisation aber aufheben möchte. Herr Oberst VonderMühll schreibt: «Ich bin über diese Dinge nicht hinreichend orientiert, um ein sicheres Urteil darüber zu haben, neige aber stark zu der Auffassung, dass unser Etappendienst eine für unsere Verhältnisse unnötige, daher schädliche Ueberorganisation darstellt.»

Die wichtige Frage, um die es sich handelt, soll in aller Kürze geprüft und im Nachfolgenden soll dargetan werden, *dass und warum* wir den *Etappendienst* bei unserer Wehrorganisation benötigen und *dass* die angeregte Vereinfachung in Wirklichkeit keine solche wäre.

Die Vorschläge im erwähnten Artikel gelangten zur Veröffentlichung unmittelbar nachdem durch eine Verordnung des Bundesrates vom 21. Dezember 1931 die Organisation des Armee-