

Die französische Mobilmachung im Vergleich zur deutschen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **30=50 (1884)**

Heft 27

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-95987>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Allgemeine Schweizerische Militär-Zeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

XXX. Jahrgang.

Der Schweiz. Militärzeitschrift L. Jahrgang.

Basel.

5. Juli 1884.

Nr. 27.

Erscheint in wöchentlichen Nummern. Der Preis per Semester ist franko durch die Schweiz Fr. 4.
Die Bestellungen werden direkt an „Benno Schwabe, Verlagsbuchhandlung in Basel“ adressirt, der Betrag wird bei den auswärtigen Abonnenten durch Nachnahme erhoben. Im Auslande nehmen alle Buchhandlungen Bestellungen an.
Verantwortlicher Redaktor: Oberstleutnant von Egger.

Inhalt: Die französische Mobilmachung im Vergleich zur deutschen. — Aus der Geschichte der Reitkunst und Pferdezuht. (Fortsetzung.) — Der Einjährig-Freiwillige im deutschen Heere und in der Marine. — Hilfen: Der Unteroffizier im Terrain. — Eidgenossenschaft: Schlußbericht über den Zürcher Aspiranten- und Hospitanten-Kurs.

Die französische Mobilmachung im Vergleich zur deutschen.

(Korrespondenz aus Deutschland.)

In Frankreich ist, wie bekannt, für die Mobilmachung und den Aufmarsch des Heeres an der Ostgrenze, ähnlich wie in Deutschland und anderen Ländern, ein bis in alle Einzelheiten durchgeführter Plan bearbeitet und in entsprechender Weise dessen Vollziehung für den Kriegsfall vorbereitet worden. Jede Veränderung in der Heeresorganisation und jede Vollenbung einer neuen, nach dem Aufmarschgebiete führenden Eisenbahn bedingen Abänderungen des bezüglichen Entwurfs, welcher beständig berichtigt werden muß, wenn sich die Mobilmachung planmäßig vollziehen soll. Der französische Generalstab hat seit dem Frankfurter Frieden unablässig der Beschleunigung der Mobilmachung seine besondere Aufmerksamkeit zugewendet und mit großer Sorgfalt auch auf die Vorbereitung des ordnungsmäßigen Aufmarsches des Heeres an der Grenze und den Vollzug der Mobilmachung im Grenzgebiete selbst Bedacht genommen. Diese Thätigkeit ist selbstverständlich keine vergebliche gewesen, wenn gleich zunächst in Frankreich noch nicht auf ein so eingeschultes Zusammenwirken der Militär- und Zivilbehörden wird gezählt werden dürfen wie in Deutschland; denn es hat seit der Reorganisation des Heeres in Frankreich noch keine allgemeine Mobilmachung stattgefunden, und erst auf Grund der bei mehreren früheren Mobilmachungen gewonnenen praktischen Erfahrungen ist der preussische Mobilmachungsplan so zweckmäßig gestaltet worden, daß derselbe sich jederzeit mit Sicherheit vollziehen läßt und keine Verzögerungen durch innere Frictionen erleidet. Die Mobilmachung einiger Marschregimenter und der algerischen Truppen in Folge

der Expeditionen nach Tunis und Tonking konnte nur wenig Gelegenheit bieten, die etwaigen Mängel des bestehenden Mobilmachungsplanes kennen zu lernen, und sowohl Oesterreich-Ungarn, welches gelegentlich der Besetzung Bosniens und der Herzegovina einen beträchtlichen Theil seines Heeres auf Kriegsfuß gesetzt hat, wie Rußland zufolge des letzten Türkenkrieges, besitzen nach der angedeuteten Richtung neuere, für eine allgemeine Mobilmachung ihrer Heere besser verwertbare Erfahrungen, als die französische Republik.

Französische Fachblätter haben sich wiederholt mit Untersuchung der Frage beschäftigt, wie viel Zeit für Frankreich und Deutschland erforderlich sei, um die beiderseitigen Feldarmeen an der gemeinsamen Grenze in völlig operationsfähigem Zustande, d. h. mit Einschluß der Feldtrains, zu versammeln. Man hat bei diesen Studien angenommen, daß die eigentliche Mobilmachung in beiden Staaten gleich viel Zeit beanspruchen werde, weil beiderseits alle Vorkehrungen für deren möglichste Beschleunigung — Einberufung der Mannschaften durch öffentliche Bekanntmachung, Beschaffung der erforderlichen Pferde durch Aushebung auf Grund vorbereiteter Listen, Bereithaltung aller Fahrzeuge und des Kriegsbedarfes an Ausrüstung, Bekleidung, Munition u. s. w. — getroffen worden seien, und die längere Vertrautheit der deutschen Militär- und Zivilbehörden mit der ihnen während der Mobilmachung obliegenden Thätigkeit ungefähr die in der Friedensorganisation des französischen Heeres begründeten Erleichterungen des Mobilmachungs geschäfts ausgleichen werde. Als solche Erleichterungen des Mobilmachungs geschäfts waren auf französischer Seite namentlich in Rechnung zu ziehen das Vorhandensein starker Kadres für die Ersatztruppen aller Waffen, sowie der vierten Bataillone

bei sämtlichen Infanterieregimentern, die ständige Bespannung sämtlicher Geschütze der Feldartillerie mit Einschluß der Ersatzbatterien, sowie eines Theiles der Munitionskolonnen und des Genieparcs, endlich die verhältnißmäßig sehr bedeutende Friedensstärke des Armeetrains an Mannschaft und Pferden. Von diesen bisherigen Vorzügen der französischen Friedensorganisation ist während des Jahres 1883 durch die inzwischen eingetretene Abzweigung der gleichzeitig erheblich verstärkten Fußartillerie von den Feldartillerieregimentern einer verloren gegangen, da die vorhandenen 57 Compagnien Artillerietrain aufgelöst und deren Personal und Pferde in den Bestand der Feldbatterien übernommen worden sind. In Zukunft würde deshalb in Frankreich die Aufstellung der Parkkolonnen der Artillerie ebenfalls lediglich mit Hilfe einberufener Reservisten und ausgehobener Pferde bewirkt werden müssen, ohne Anlehnung an eine bestehende Stammformation, wie dies im deutschen Heere stets geschehen ist und geschieht.

In Bezug auf die für den Aufmarsch des deutschen und französischen Heeres an der beiderseitigen Grenze erforderliche Zeit hat in der französischen Militärliteratur in Folge eingehender Studien über die militärische Leistungsfähigkeit des deutschen und französischen Eisenbahnnetzes die Meinung, daß hierin das deutsche Heer einen Vorsprung von mindestens zwei Tagen erreichen könne, ziemlich allgemeine Geltung erlangt. Ein etwas pessimistisch angehauchter, aber ersichtlich von wohlunterrichteter, sachverständiger Seite veröffentlichter Aufsatz, welcher im Juli v. J. im „Journal des sciences militaires“ erschien, machte in Frankreich und auch anderwärts viel Aufsehen, und scheint den äußeren Anlaß zu weiteren Untersuchungen der Militärverwaltung darüber, wie die für den Aufmarsch der Armee an der Ostgrenze erforderliche Zeit noch weiter abgekürzt werden könne, geboten zu haben. Die französischen Militärzeitungen haben über die Ergebnisse dieser Studien zuweilen Mittheilungen gebracht, deren auf bestimmte Vertlichkeiten bezügliche Angaben für den Leser indeß kaum wissenschaftlich werth sein dürften. Wir werden uns deshalb auf einige Nachrichten über die allgemeinen Grundsätze und bereits getroffenen Vorkehrungen, durch welche eine Beschleunigung des Aufmarsches der französischen Feldarmee erreicht werden soll, beschränken. Frankreich verfügt gegenwärtig über neun durchgehende Bahnlinien für den Aufmarsch seiner Armee an der Ostgrenze, während es bis zum vorigen Jahre deren nur sieben besaß, steht also Deutschland in Bezug auf die Bahnlinien nur noch wenig nach. An Betriebsmitteln ist kein Mangel und beide Länder besitzen mehr Maschinen und Bahnwagen, als jemals gleichzeitig für Truppentransporte beansprucht werden können. Viele französische Bahnhöfe sind in den letzten Jahren beträchtlich erweitert und reichlich mit Nebengeleisen, Nebenperrons, Schiebebühnen und beweglichen Rampen ausgestattet worden, um das gleichzeitige Be- und Entladen mehrerer Militärzüge möglich zu machen.

Derartige Einrichtungen sind namentlich in dem für den Aufmarsch des Heeres bestimmten Grenzgebiete ziemlich allgemein, und im Innern des Landes an Eisenbahnknotenpunkten, sowie den Bahnhöfen der großen Lagerfestungen getroffen worden. Nur zwei der durchgehenden Bahnlinien führen allerdings über Paris, doch sind die hieraus entstehenden Umwege der aus dem Süden und Westen nach der deutschen Grenze fahrenden Militärzüge nicht beträchtlich und können deshalb auch den Aufmarsch der Armee nicht erheblich verzögern. Auch in der Nähe der belgischen Grenze sind alle Vorbereitungen getroffen worden, um die Leistungsfähigkeit der dortigen Bahnhöfe für die Massenförderung von Truppen so hoch als möglich zu steigern.

Immerhin ist das deutsche Eisenbahnnetz dem französischen etwas überlegen, und man hat deshalb in Frankreich Versuche angestellt, den Aufmarsch des Heeres durch eine noch zweckmäßigere Art der Ausnutzung der vorhandenen Eisenbahnstraßen derartig zu beschleunigen, daß dieser Nachtheil verschwindet und die französische Feldarmee mindestens gleichzeitig mit der deutschen operationsfähig wird. Es kommt dem französischen Heere dabei der durch die Speritoris und eine Reihe großer Festungen gewonnene Schutz des Grenzgebietes zu statten, da die während der ersten Tage im Versammlungsraum eintreffenden Truppen in völliger Sicherheit zu höheren taktischen Einheiten zusammentreten und unbedenklich zum Schutz der Grenze bereits vor der Ankunft ihrer großen Trains verwendet werden können. Ein französisches Armeekorps bedarf einschließlich aller Trainkolonnen und Verwaltungszweige nach vollendeter Mobilmachung 100 Eisenbahnzüge zu seiner Fortschaffung. Aber die sämtlichen Truppen lassen sich mit Einschluß der Feldlazarethe und der ersten Abtheilung des Munitionsparks in 60 Zügen befördern, und sind dann noch mit ausreichendem Bedarfe für zwei große Schlachten ausgestattet. Im „Journal des sciences militaires“ ist deshalb von, wie es scheint, mit den Absichten der französischen Militärverwaltung vertrauter und jedenfalls sehr unterrichteter sachverständiger Seite im April d. J. empfohlen worden, die Truppen nebst den Feldlazarethen und der ersten Staffel der Reservemunition schon vom Abend des vierten Mobilmachungstages ab, so bald sie auf Kriegsstärke gebracht sind, ohne die Beendigung des Mobilmachungsgeschäfts abzuwarten, mittelst der Bahnen nach dem für die Armee bestimmten Aufmarschraum zu befördern. Nach den in Frankreich für die militärische Ausnutzung der Eisenbahnen getroffenen Bestimmungen wird beabsichtigt, die für den Bedienungsdienst erforderliche Nachtpause gegen das deutscherseits dafür gewährte Zeitmaß noch erheblich zu verkürzen, wodurch man täglich auf jeder Linie zwei Züge mehr befördern kann, wenn nicht Betriebsstörungen den angestrebten Vortheil wieder verloren gehen lassen. Wenn hiernach verfahren wird, Alles gut ineinandergreift und die Truppenbeförderung am Abend des vierten Mobilmachungstages

tages beginnt, so können freilich am Vormittage des siebenten Mobilmachungstages zwischen Toul und Verdun vier mit für zwei Schlachten ausreichenden Vorräthen ausgerüstete französische Armeekorps zur Deckung der lothringischen Grenze und der Maaslinie bereitgestellt werden. Diese ungefähr 100,000 Mann starke Streitmacht würde zwar zum Theil ihre Mobilmachung erst im Grenzgebiete beendigen, aber immerhin verhindern, daß kleinere deutsche Heeresabtheilungen ungestraft zwischen den Grenzforts hindurchgehen und daß, wie im Julihefte 1883 im „Journal des sciences militaires“ als wahrscheinlich in Aussicht genommen worden ist, schon am neunten Mobilmachungstage Toul von deutschen Truppen eingeschlossen wird. Ein anderer Vorschlag geht dahin, daß die dritten Bataillone der Infanterieregimenter von fünf Armeekorps am Abend des zweiten Mobilmachungstages in einer mit Hilfe der beiden anderen Feldbataillone allenfalls erreichbaren Stärke von 1200 Mann mit äußerster Beschleunigung nach den Grenzplätzen befördert und mit den dort stehenden vierten Bataillonen der betreffenden Regimenter vereinigt werden. Diese sogenannten Festungsbataillone, welche zur Kriegsbesatzung der Grenzplätze gehören, sind beständig 500 Mann stark und könnten auf diese Weise schon am dritten Mobilmachungstage auf 900 Mann gebracht werden. Die dritten Feldbataillone, zu denen sodann noch die Kavalleriebrigaden der fünf Armeekorps und vier nur mit der ersten Munitionsstaffel ausgerüstete Feldbatterien von jedem der zehn Artillerieregimenter dieses Korps, sowie zwei selbstständige der Grenze nahestehende Kavalleriedivisionen und einige Jägerbataillone bis zum Abend des vierten Tages stoßen könnten, würden anfänglich die Besatzungen der Grenzplätze verstärken und sobald deren Kriegsbesatzung formirt ist, außerhalb der Festungen verwendet werden und sich schließlich mit den nachfolgenden beiden Bataillonen, welche inzwischen in der Garnison mobil geworden sind, im Aufmarschraum wieder vereinigen.

Nach dem Ergebniß der neuesten, von der französischen Militärverwaltung angestellten Berechnung stellt sich der Zeitbedarf für die Beförderung mobiler, mit allen Feldtrains ausgerüsteter Truppen auf doppelgleisigen Bahnen bei stündlich 25 Kilometer Fahrgewindigkeit folgendermaßen: Es bedarf eine Infanteriedivision $1\frac{5}{6}$ Tage, eine Kavalleriedivision $1\frac{3}{4}$, ein Armeekorps $7\frac{1}{2}$ Tage (Truppen mit Feldlazarethen und der ersten Munitionsstaffel nur $4\frac{2}{3}$ Tage).

Handelt es sich um die Beförderung ganzer Divisionen und Korps auf weite Entfernungen, so steigert sich selbstverständlich noch der Zeitbedarf. Ein mit allen Trains und Reserveanstalten ausgerüstetes französisches Armeekorps, welches mittelst einer doppelgleisigen Bahn auf 900 Kilometer Entfernung von seinen Standquartieren befördert werden soll, bedarf hierzu voller neun Tage.

Aus den genannten Daten geht hervor, daß Frankreich nach Kräften bemüht gewesen ist seit

dem Kriege von 1870, seine Mobilmachung und seinen strategischen Aufmarsch zu beschleunigen. Ob die hemmende Einwirkung der französischen Sperrforts auf einen deutschen Vormarsch und die über das Maß des Zulässigen hinausgehende Abkürzung der Fahrdispositionen den beabsichtigten Erfolg gegenüber der deutschen Offensive haben wird, vermögen nur ein nächster Krieg und die Zeit zu lehren. v. T.

Aus der Geschichte der Reitkunst und Pferdezucht.

Vortrag von Major Risold im Berner Reit-Club.

(Fortsetzung.)

Zum Schlusse dieses Kapitels aus der Geschichte der Reitkunst kann ich nicht umhin, noch einige Betrachtungen über das englische Pferd, dessen Abstammung, Züchtung, Leistungen und Erbfehler anzustellen und auch der übrigen Haupttrassen Europa's Erwähnung zu thun.

Das alte England war schon zur Zeit als es noch Britannien hieß und von Julius Cäsar der römischen Herrschaft, wenigstens nominell, unterworfen wurde, reich an Pferden, die wahrscheinlich jenem allgemeinen europäischen Pferdebeschlage angehörten, dessen Eigenschaften derbe, plumpe Kraft und Ausdauer in langsamen Leistungen waren, den wir also im Gegensatz zu der orientalischen Klasse den *abendländischen Schlag* nennen könnten. Die erste sicher nachweisbare Spur einer mehr als vorübergehenden Veredelung des Blutes des eingeborenen Pferdes und der Hebung einer Zucht finden wir in der Zeit des normännischen Eroberers Wilhelm. Er und seine Edlen brachten spanische Pferde mit, die sich theils rein, theils in Kreuzungen fortpflanzten. Ritterliche Uebungen und die eingeführten Verbesserungen der Landwirtschaft wirkten nach zwei Seiten hin als Hebel zur Emporbringung der Zucht. —

Um das Jahr 1121 kam das erste arabische Pferd nach England. Es war ein Geschenk Alexanders I., König von Schottland, an die Kirche des heiligen Andreas. Doch das war noch nicht die Zeit für das reine arabische Blut. Die schweren Rüstungen des Pferdes und des Ritters schlossen noch so ziemlich alle Pferde von leichtem Bau und zierlicher Gestalt aus, und man kannte die arabischen Pferde zu wenig, um wissen zu können, daß in ihren dünnen Knochen und strammen Sehnen mehr Grund zur Leistungsfähigkeit liege, als in dem plumpen Gliederbau und der lockeren Muskulatur des abendländischen Pferdes. Nur in Spanien und Neapel hatte man angefangen, die eingeborenen Pferde mit Berberblut aufzufrischen und von dort her bezog die Ritterschaft, welche im Kampfe und bei Aufzügen glänzte, ihre stattlichen, stolzen Roffe.

Unter Eduard II. und Eduard III. wurden von diesen spanischen und italienischen Pferden zur Zucht nach England eingeführt. Ein Edikt, welches die Ausfuhr von Zuchtpferden verbot, ward erlassen, und unter Heinrich VIII. wurden die Unregel-