

# Transport-Fragen

Autor(en): **Abt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen**

Band (Jahr): **8 (1935)**

Heft 1

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-516278>

## **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.

Die genannte Verfügung kann vom Militärdruck-  
schriftenbureau in Bern bezogen werden.

2. Ebenfalls entsprechend dem Wunsche der Sektionen:  
*Uebung im Kartenlesen*, verbunden mit Orientierung  
im Gelände. Wo es die Verhältnisse erlauben, emp-  
fiehl sich die Ausdehnung dieser Uebung auf Weg-  
rekognoszierung.

*Uebungsstoff* gemäss „von Herrenschwand, Unterricht  
in Gelände- und Kartenlehre“. Es empfiehlt sich hier  
als Uebungsleiter im Kartenlesen gut bewanderte  
Truppenoffiziere beizuziehen.

3. *Verpflegungstechnische Gelände-Uebung.*

Gemäss „Turnus der Wiederholungskurse“:

- a) *Divisionskreise 4 und 5: Manöver-Wieder-  
holungskurs.* Bearbeitung des Fassungsdienstes,  
damit verbundene Arbeiten des Kp.-Fouriers, des  
Bat.-Fouriers und Quartiermeistern (Zusammen-  
arbeit). Details gründlich behandeln, besonders auch  
das Administrative: Gutscheine, Bestellungen.  
Das rechtzeitige Abkochen und das Nachziehen der  
Feldküchen.

Verteilung der Fassungen ab Fassungstrain,  
Verpflegungswesen der Trainstaffeln.

- b) *Divisionskreise 2, 3 und 6: Detail- und Detach.-  
W.-K.* Unterkunft der Einheit. Spezielles Gewicht auf  
Küchen-Einrichtungen und Lebensmittelmagazine.  
Improvisation von Stallungen.  
Rekognoszierung der Lieferanten für alle Verpfle-  
gungsartikel.

## II. Vorträge.

4. *Zur freien Wahl:*

- a) Dienstvorbereitungen:  
Reglementstudium, allenfalls Neuerungen.

Vorbereitungen im Verpflegungswesen,  
Bestellungen usw.

- b) Erfahrungen mit der I. V. 1934 und Ergebnis  
der Revision.

Die Vorträge sind zeitlich so anzusetzen, dass ge-  
nügend Zeit zur Diskussion verbleibt. Es empfiehlt  
sich, als Referenten die Herren Brigade-Kriegskom-  
missäre oder Regiments-Quartiermeister beizuziehen,  
wie pro 1934 zu den I. V.-Einführungskursen.

5. Vortrag aus allgemein-militärischem Gebiete, allenfalls  
eine Besichtigung (Armeemagazine oder grösserer Le-  
bensmittel-Fabrikationsbetriebe), nach freier Wahl der  
Sektionen.

### Anmerkung:

Es ist geplant, die Mitteilungen für die Fouriertage  
in Luzern aus dem Stoffe der im gegenwärtigen Programm  
enthaltenen Uebungen und Vorträgen zu kombinieren.  
Eine gründliche Durcharbeitung des Pflichtprogramms be-  
deutet daher gründliche Vorbereitung der an den Wett-  
übungen teilnehmenden Fouriere.

Bern, den 26. November 1934.

Für den Zentralvorstand:

Der techn. Offizier:  
E. Bieler, Major.

Also beschlossen vom Zentralvorstand:

Zürich, den 2. Dezember 1934.

Für den Zentralvorstand:

Der Präsident:	Der Aktuar:
H. Künzler,	C. Alispach,
Fourier.	Fourier.

## Transport-Fragen.

Von Hptm. Abt, Komm. Of. Geb. I. Br. 15.

Der W. K. soll allen Truppengattungen Gelegenheit  
geben, auf einen Ernstfall hin zu „üben“. Während aber  
der Infanterist sozusagen die vollen 13 Tage zur kriegs-  
gemässen Schulung verwenden kann, steht es um uns  
Verpflegungsfunktionäre anders. Die Sorge um die rich-  
tige Verpflegung der uns momentan anvertrauten Truppen  
liegt uns näher als die Ausbildung für den Ernstfall. Ja,  
es wird der W.-K. gewissermassen Selbstzweck. Viele  
Verpflegungsfunktionäre und Truppenkdten. geben sich  
zufrieden, wenn der Verpflegungsdienst im W. K. klappte.  
Ob Vorbereitungen für den Kriegsfall betrieben wurden,  
ist ihnen egal. In seltenen Fällen wird ein halber Tag  
des W. K. für eine Fourier-Uebung reserviert, zu welcher  
gewisse Einheitskdten. ihre Fouriere ungern genug ziehen  
lassen.

Diese engstirnige Einstellung (mit Motto: den W.K.-  
Erfordernissen zu genügen ist oberster Grundsatz) zeigt  
sich besonders auch im Transport-Wesen. Man vergisst  
mancherorts, dass auch hierin eine „Uebung“ auf den  
Kriegsfall hin notwendig wäre und man rechnet immer  
nur mit den momentanen W. K.-Bedürfnissen. Wenn nur

der Abtransport all des Materials gelingt, das auf dem  
Mobilmachungsplatz herumliegt, gibt man sich zufrieden.  
Reichen die Ordonnanz-Fuhrwerke nicht aus, so wird  
schnell ein Camion eingemietet. Vielleicht trifft es sich  
auch, dass ein Küchenchef privat über ein Fuhrwerk ver-  
fügt und dasselbe zum Abtransport überzähligen Materials  
zur Verfügung stellt. Bei einem Geb. Bat. ist der Ab-  
transport des Küchen-Materials beinahe nicht anders zu  
denken. — Gerade weil der W. K. für solche behelfs-  
mässige Lösungen immer wieder Gelegenheit bietet, achtet  
man zu wenig auf feste Normen oder gar auf kriegs-  
mässigen Verlad. — Welche Ueberraschungen wird man  
da im Ernstfalle erleben! Was der Truppe an Verpflegung  
und Bagage mitgegeben wird, lässt sich schliesslich noch  
in den Reglementen nachlesen. Aber wo lässt sich das  
Zeug bei den plötzlich viel grösseren Beständen aufladen?  
Das wäre eine Preisfrage für den nächsten Fouriertag,  
meine Herren!

Nirgends so sehr wie im Transportwesen wünsche  
ich mir auf Erfahrung basierende, feste Normen. Aber  
noch mehr möchte ich wünschen, dass der letzte Fourier

weiss, wieviel Gewicht er auf jedes Fuhrwerk und Tier im Ernstfall verladen darf und kann. Es sollte ihm dies weit mehr in Fleisch und Blut übergehen als irgend eine Formel der ganzen Komptabilität. — Wo stehen wir heute in dieser Frage? Vor Jahren existierte ein Reglement über die Gewichte und das Beladen der Kriegsfuhrwerke. Der Herr Oberkriegskommissär soll eines der letzten Exemplare dieser seltenen Ausgabe besitzen. Ich kenne das heute offenbar nicht mehr gültige Büchlein nicht. Wie wichtig wäre es aber auch für Fouriere und Q. M., über dieses Thema Einiges zu erfahren. Zufällig weiss ich, dass das Eigengewicht des Geb. Fourgons 400 kg beträgt, dasjenige der I. Fahrküche (samt Kesseln usw., wie vom Zeughaus komplett gefasst) 920 kg. Dass der Geb. Fourgon mit maximal 500 kg beladen werden darf, ist wohl bekannt. Bei der Fahrküche ist die Last oft ebenso gross, richtigerweise sollten hier aber Eigengewicht und Ladung samt Fahrer nicht mehr als 1400 kg betragen. Bezügl. Vorschriften fehlen uns. Dafür sind die Klagen betr. überladenen Fahrküchen in den Manövern beinahe sprichwörtlich.

Noch ein Wort über das Beladen der Saumtiere. Nach Art. 256 unseres Verwaltungsreglementes von 1885 ist pro Saumtier eine Last von 100 bis 150 kg vorzusehen. Herr Oberst Schwyter, der erfahrene Fachmann auf diesem Gebiet, prägte demgegenüber den Satz, dass die Ladung ohne Saumtier=Ausrüstung nicht mehr wie 80 bis 120 kg betragen solle. Dieser Ansatz muss für den Praktiker wegleitend sein, wobei wiederum innerhalb des genannten Rahmens die Gebirgstüchtigkeit und der allgemeine Zustand des einzelnen Tieres in Betracht zu ziehen sind.

Beim Nachschub mit Saumtieren fehlen uns übrigens auch exakte Normen hinsichtlich des Fassungsvermögens der Ordonnanz=Bastmittel. Allgemein wird doziert, dass eine Hafertasche 40 kg fassen, das Hafertier also 80 kg tragen könne. Herr Major Straub gab in den „Tabellen für den Verpflegungs- und Verwaltungsdienst“ vom April 1927 ein etwas geringeres Quantum, nämlich  $37\frac{1}{2}$  kg pro Tasche an. Tatsächlich stellten wir wiederholt fest, dass von gewissen Hafersorten nicht mehr als 35 kg in eine Tasche gefüllt werden konnten und dass ein Mehreres die Taschen zum Platzen brachte. Man möge daher mit dem Minimal=Ansatz von nur 35 kg pro Tasche rechnen, damit Enttäuschungen erspart bleiben und damit im Ernstfall der gesamte gefasste Hafer vom Fassungsplatz weggeführt werden kann.

Mit den Brottaschen steht's ähnlich. Die Theorie rechnet mit 40 Portionen Brot pro Tasche, die Tabellen Major Straubs mit 32 Portionen à 550 g pro Tasche. Unsere Erfahrungen lehrten: 35 Portionen à 500 g pro Tasche. Immerhin scheint es Geb. Bat. zu geben, die über kleinere Provianttaschen verfügen, welche kaum 30 Brote fassen. Welche Kameraden können hier mit ihren Erfahrungen ergänzen?

Ich möchte mit diesen Zeilen vermehrtes Interesse für das Transportwesen wachrufen. Vielleicht, dass der eine und andere Fourier sich für dieses Thema zu interessieren beginnt. Man frage sich nur darnach, wie im Ernstfall Trägerkolonnen auszurüsten sind. Woher und wieviele Tragräfe benötigt der Fourier für seinen Nachschub? Erhält er im Kriegsfall Gefässe für Wassernachschub? Solche Fragen sind meines Erachtens wichtiger als manche andere, die heute die Gemüter erregen lassen.

## Auf den Spuren des grossen Krieges.

Eine Fahrt in das Kampfgebiet am Hartmannsweilerkopf, veranstaltet am 4./5. August 1934 durch die Sektion Bern des S. F. V.

(Schluss)

Aus technischen Gründen sahen wir uns zu unserm Bedauern veranlasst, den sehr interessanten Bericht über die Exkursion der Sektion Bern nach dem Hartmannsweilerkopf, verfasst von **Obst. Q. M. E. Lauchener**, in drei verschiedenen aufeinanderfolgenden Nummern unseres Blattes erscheinen zu lassen. Dadurch musste der lesenswerte Artikel leider leiden. Wir möchten unsern Lesern empfehlen, den Bericht zusammenhängend nochmals zu lesen, er verdient es.

Bald stehen wir auf dem Gipfel. Das hohe Kreuz steht stark und gütig. Wir verstehen seine Sprache und ziehen ernsten Sinnes weiter. Wohnunterstände, emsig gebrochen aus ehernem Fels, liegen zur Seite, Schützengräben, in rauher Arbeit und unter dem Einfluss gegnerischen Feuers herausgesprengt aus dem wunden Berg, zucken vorüber und verlieren sich in Gestrüpp und grauer Einöde. Ueberall spanische Reiter, zerbrochene Eisenbahnschienen, Drahtverhaue, uneröffnete Drahtrollen.

Wir stossen zur deutschen Felsenkaserne. Auch sie herausgesprengt aus eisernem Fels, doch freundlich vermauert und ausgestaltet zu gesichertem Ruheraum. In der Nähe endete die grosse Drahtseilbahn, noch finden sich umfangreiche Ueberreste der technischen Anlagen und, talwärts blickend, erkennen wir die Stützpunkte, wo die Träger der Bahn einst standen. In geräumigen, wohl-

ausgebauten Nischen ausserhalb der seltsamen Kaserne hat man gekocht.

Wir steigen tiefer. Ein Trümmerfeld dehnt sich aus. Geröll, Bretter, Wellblechdecken, hunderterlei Dinge, weggeworfen von verkrampften Händen, als der Krieg anno 18 bitter zu Ende ging.

Am gewundenen Weg, der aus der elsässischen Ebene kommt, liegen die guterhaltenen Magazine für Verpflegung, Material, Munition. Sie sind zur Verminderung von Verlusten durch gegnerische Geschosse auseinandergezogen und in engen Mastäben gehalten.

Wieder aufsteigend begegnen wir in der Nordostflanke des Berges gepflegten Unterständen: einem deutschen Truppenverbandplatz.

Wir streben höher. Eine spassige Kletterei setzt ein. Unser beliebter Präsident schwitzt schwere Tropfen, darin die Sonne neckisch sich spiegelt. . . . Dann stehen wir auf dem Aussichtsfelsen, einer prächtigen Warte inmitten der rings sich türmenden Zeugen der Zerstörung, gewidmet der Rast und der geographischen Erläuterung durch Herrn Major Mäder. Blöcke haben die Deutschen aufgeschichtet zum schlichten Denkmal, Tafeln nennen