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

Band: 54=74 (1908)

Heft: 23

Artikel: Militärische Uebungsfahrt des deutschen und österreichisch-ungarischen Automobilkorps

Autor: v.S.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-98659

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: 15.07.2025

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

„Brückenequipagen“ vorgenommen werden, besonders soll häufig die Herstellung von Notbrücken geübt werden. Besondre Bestimmungen treffen Manöveranordnungen in bezug auf die sanitären Vorsorgen und auf die Schonung der Truppe, nicht etwa Vermeidung von Anstrengungen, nein, es wird den Führern nur eingeschärft, bei allen Uebungen die Strapazen der Märsche usw. allmählich zu steigern, speziell deshalb, weil viele eingezogene Reservisten und Landwehrleute diesen doch ziemlich entwöhnt sind. Wenn bei den freizügigen Uebungen Meldereiter, Patrouillen etc. nicht rechtzeitig ihren eignen Truppenteil erreichen können, so ist der nächstliegende verpflichtet, Leute und Pferde zu verpflegen und unterzubringen resp. die Leute, wenn sie nicht mehr verpflegt werden könnten in natura, sie mit einer Krone pro Kopf zu entschädigen. Die Kaiserliche Postverwaltung wird in den betreffenden Uebungsgeländen, wenn die bestehenden Poststellen für den gesteigerten Betrieb nicht hinreichen sollten, eigne Manöverpoststellen errichten und diese mit den nötigen Beamten und Unterpersonal ausstatten. Die Automobil- und Motorradfahrer, die sich zur Verfügung der Heeresverwaltung gestellt und verpflichtet, haben selbstredend anstandslos allen Befehlen dieser Folge zu leisten; sie erhalten freies Betriebsmaterial, also Benzin, freien Transport ihrer Fahrzeuge auf den Bahnen, per Tag für die Dauer von 15 Tagen für Automobile bis 800 kg Gewicht 30 Kronen, für schwerere Wagen 40 Kronen und für Motorräder 6 Kronen Entschädigung. Jeder Soldat, der ein eignes Rad im Dienst benützt, erhält am Schluss der Uebungen eine Abnützungsentschädigung und etwaige im dienstlichen Gebrauch entstandene Schäden ersetzt.

Neu ist noch die Bestimmung, dass als Anerkennung für besondres Geschick und Findigkeit, sowie für das Ueberbringen von Meldungen unter besonders schwierigen Verhältnissen, den Patrouillenführern resp. den Meldereitern usw. Geldprämien ausgezahlt werden.

Ob der Kaiser auch heuer an den grossen Manövern teilnehmen wird, ist jetzt noch unbestimmt; es hängt ganz davon ab, wie dann der derzeitige Gesundheitszustand des, wenn auch noch sehr rüstigen, doch immerhin alten Monarchen ist. v. S.

Militärische Uebungsfahrt des deutschen und österreich-ungarischen Automobilkorps.

Die Vertreter beider Armeen obiger Staaten sind in Dresden zusammengetreten zur Beratung des Programms für die Uebungsfahrt, die, wie es heisst, im Monat Juli d. J. zwischen Berlin und Wien stattfinden wird. Die Fahrt wird vor sich gehen unter dem Namen „Kaiserpreisfahrt“, in Erinnerung des sechzigjährigen Regierungsjubiläums des Kaisers Franz Josef. Bei obiger Fahrt handelt es sich nicht, wie sonst üblich, um ein wahnsinniges Durchrasen einer bestimmten Strecke, sondern vor allen Dingen um eine Zuverlässigkeits- und Gewandtheitsprüfung, sowohl des rollenden Materials als der Führer desselben. Die Mitglieder der beiden Korps sollen durch die Fahrt gewissermassen eine Probe in geschickter, ausdauernder Führung der Kraftfahrzeuge ablegen, die dadurch erschwert wird, dass gleichzeitig militärische Aufgaben während der Fahrt zu lösen sein werden. Als Hauptweg für die auszuführende Fahrt dürfte wohl die seinerzeit, 1892, für den Distanzritt Wien-Berlin benützte Strecke von Wien über Znaim, Iglau, Czaslau, Jungbunzlau, Bauzen, Lübben, Berlin gewählt werden. Der Weg hat Luftlinie 518, Weglänge rund 690 km. Es wird angenommen, dass nicht schneller als mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km per Stunde gefahren werden darf. Geht der Weg von Berlin über Dresden, Prag nach Wien, so würde sich die Entfernung um etwa zwei Fahrstunden verlängern. Für erstre Route würden etwa zwanzig Stunden, also quasi fortlaufende Tag- und Nachtfahrt zu rechnen sein. Was die den Teilnehmern aufzugebenden militärischen Aufgaben anbelangt, so wird es sich bei den Aufträgen hauptsächlich handeln um Ueberbringung von Meldungen, Befehlen, Aufsuchen von Verbindungen, Prüfung von Marschwegen etc. etc. Die Lösung der Aufgabe bleibt ganz dem Fahrer überlassen; jedes Automobil besteigen zwei Generalstabsoffiziere, je ein österreichischer und deutscher; von diesen erhält der Fahrer in versiegeltem Couvert befindlich seine Aufgabe, in der angegeben ist, von welcher Stunde und von welchem Geländepunkt an er mit der Lösung der Aufgabe beginnen kann. Alles andre steht ihm ganz frei! Natürlich werden die Aufgaben keine leichten sein, sondern schwierige, die durch Supposition, wie z. B. angenommene Weghindernisse, plötzlich auftauchende feindliche Truppen, Marschkolonnen, die die Strassen sperren und Aufenthalt verursachen etc. etc., noch erschwert werden, wie ebenso die zu lösenden Aufgaben dadurch noch schwieriger gemacht werden sollen, dass ein Teil derselben für die Nachtzeit bestimmt wird. In allen diesen Lagen soll der Fahrer zeigen, dass er findig ist, die kürzesten und besten Wege findet, Hindernisse möglichst umgeht, vom Feinde viel sieht und selbst möglichst wenig gesehen wird, dass er bei Tag- und Nachtzeit sich leicht orientiert und die Karten

gut zu lesen weiss. Gerade in der Nacht ist es so sehr leicht, bei sonst auch grosser Gewandtheit, sich zu irren; bei dem obenerwähnten Distanzritt Wien-Berlin haben sich manche Reiter stark verritten in der Dunkelheit der Nacht, bis zu 66 km. Die Unparteiischen, die schon genannten Generalstabsoffiziere, werden ein Streckenbuch führen, in welchem der Wert der Fahrt nach Punkten erfolgt und zwar nach Strafpunkten; wer die wenigste Anzahl dieser hat, wird Sieger. Strafpunkte würden markiert werden z. B. für eine Art Mithilfe des Chauffeurs, für unfreiwillige Aufenthalte des Fahrzeugs, ausser auf den Etappenstationen, hervorgerufen durch Wagendefekte, Nachfüllen von Kühlwasser, Benzin usw. Jeder Wagen muss vier Personen fassen können; wie viel Wagen je von dem österreichischen resp. deutschen Automobilkorps teilnehmen werden, kann erst fest bestimmt werden, nachdem die Nennungen erfolgt sind; diese können erst erfolgen, nachdem „das Fahrreglement" herausgegeben ist, was bald der Fall sein dürfte. Darin wird dann zugleich bestimmt werden, ob Fahrstrecken zu Schnelligkeits-, Steigungs-Prüfungen etc. auch benützt werden sollen. Wie es heisst, geben die beiden Kaiser je einen grössern Ehrenpreis; der österreichische Ehrenpreis würde dem besten, also wenigstpunktierten deutschen Fahrer zufallen und umgekehrt. Jedenfalls gibt sich sowohl in militärischen wie automobilistischen Kreisen schon jetzt sehr viel Interesse kund für diese erste militärische Uebungsfahrt zwischen Heeresangehörigen der zwei so eng befreundeten Nachbarstaaten. v. S.

Ausland.

Deutschland. Die deutsche Feldartillerie verwendet im Inlande keine Gebirgsgeschütze. Nur in den Kolonien und bei überseeischen Unternehmungen gelangen deutscherseits Gebirgsbatterien zur Verwendung. In Südwest-Afrika befinden sich zurzeit 2 solcher Batterien, die mit 7,5 cm Kruppschen Gebirgsgeschützen bewaffnet sind. Diese Geschütze zeigen noch die alte Konstruktion mit dem Federsporn; sie haben weder Rohrrücklauf noch Schutzschilde. Jetzt ist ihr Ersatz durch ein neues, vollkommeneres Modell beabsichtigt, das alle technischen Fortschritte der Neuzeit, namentlich Rohrrücklauf und Schutzschilde aufweist. Drei Versuchsmodelle werden zurzeit auf dem Artillerie-Schiessplatz in Kummersdorf durch die Versuchskompagnie der Artillerie-Prüfungskommission eingehenden Proben unterzogen. Von dem Ergebnis dieser Schiess- und Fahrversuche wird die Umbewaffnung der kolonialen Gebirgsbatterien mit dem einen oder dem andern System abhängig sein.

Bisher fanden gewöhnlich alljährlich einmal Truppen-Verladeübungen bei den Eisenbahnen statt, bei denen aber nur kleinere Abteilungen Kavallerie und Feldartillerie verladen wurden. In Zukunft sollen diese Uebungen bei den berittenen Waffen sowie bei den Maschinengewehr- und Fussartillerietruppen alljährlich in grösserm Umfang stattfinden; alle zwei Jahre sogar beträchtliche kriegsstarke Verbände dieser Waffengattungen verladen werden.

Für den Mobilmachungsfall ist es bekanntlich von Wichtigkeit, dass das Ein- und Ausladen von Truppen aller Art schnell und ohne Unfälle vonstatten geht. Bei der Infanterie macht dies keinerlei Schwierigkeiten, wohl aber bei der Kavallerie, Feld- und Fussartillerie, bei Maschinengewehr- und Trainformationen, weil hier neben dem zeitraubenden Einladen der Pferde auch noch Geschütze und zahlreiche Fahrzeuge zu verladen sind. Namentlich bei den schweren Geschützen der Fussartillerie und den wenig lenksamen Wagen des Trains ist das Verladen langwierig und umständlich. Gründliche Friedensübungen sind daher erforderlich, um die glatte Abwicklung des Verladegeschäftes im Ernstfall zu gewährleisten.

Italien. Ueber die diesjährigen Manöver an der Westküste, an der ausser der Flotte auch Abteilungen des Heeres teilnehmen, wird folgendes gemeldet. Für den Verlauf der Manöver stehen die zweite Hälfte des August und der September zur Verfügung. Das Thyrrenische Meer wird in drei Zonen geteilt. Die nördliche wird zusammen mit einer Operationsbasis dem einen Geschwader zugeteilt sein, die südliche einem zweiten, jenem ersten an Stärke überlegenen. In einer zwischen beiden gelegenen neutralen Zone werden zunächst Operationen des Seekrieges, wie z. B. die Wegnahme von feindlichen Handelsschiffen dargestellt werden, wobei die Festsetzungen der letzten Haager Konferenz Berücksichtigung erfahren. Dann wird das stärkere Südgeschwader gegen das Nordgeschwader vorgehen und sich bemühen, dessen Mobilisierung zu hindern. Ist das gelungen, so ist die Errichtung einer provisorischen Operationsbasis seine nächste Aufgabe, und hiebei wird auch die Landarmee durch Ausschiffung eines mit Artillerie ausgestatteten Landungskorps mitwirken. Unter Belassung älterer Schiffe an dieser Operationsbasis soll alsdann das Geschwader zum Angriff auf einen der Stützpunkte des Nordgeschwaders übergehen und auch hier sollen vom Lande aus Heeresteile mitwirken. Anderseits werden Landtruppen auch dem Nordgeschwader zu Hilfe kommen, wobei Entfernungen von etwa 200 km zu durchmessen sein werden. Den Abschluss der Uebungen soll dann der Vormarsch des Südkorps von den gewonnenen Küstenplätzen aus landeinwärts bilden. Armeeblatt.

England. Offiziermangel. United Service Gazette schreibt: Die Armee leidet gegenwärtig unter dem ernsten Uebelstand, dass ihr 8000 Offiziere fehlen. Es hat wenig verschlagen, dass Sandhurst mit abgekürztem, zwei- statt dreijährigem Lehrkurs arbeitet, und es reicht nicht zu, dass bei den Crack-Korps (Leibgarden und Gardebrigade) Offiziere auf Probe zugelassen werden, ohne sich irgend einer Konkurrenzprüfung unterziehen zu müssen, die für die Linie unerlässlich ist. Das deficiency problem bleibt für die Gelehrten des Kriegsamts mit das schwerste von allen. Vordem war in der britischen Armee Offiziermangel unbekannt; die Bewerber drängten sich trotz der niedrigen Gehälter um eine commission (patentierte Anstellung); seit wenigen Jahren bleiben sie in erschreckendem Masse aus. Zumal der Reiterwaffe, die sonst mehr als jede andre lockte, fehlt es an Offizier-Nachwuchs; die Kavallerieaspiranten werden bei den Aufnahmeprüfungen mit den geringsten Pointszahlen durchgelassen.

Als Ursachen werden angeführt: erstens der Umstand, dass die Offiziere nicht von ihrem Gehalt leben können, sondern auf hohe Zulagen und eigne Mittel angewiesen sind. Die alten Offiziere können ihre Söhne