

Der Zugführer im innern Dienst

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **60=80 (1914)**

Heft 14

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-31197>

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.

werden, die Ausbildung oder andere Erschaffung von Kriegstüchtigkeit sehr erschwerten und auch mit dem Wortlaut der Gesetzesbestimmung nicht immer ganz übereinstimmten. Aber so energisch auch in den eidgenössischen Räten auf Einschränkung der Ausgaben für das Militärwesen gehalten wird, so haben wir doch noch nie gehört, daß verlangt worden wäre, die Frage zu studieren ob nicht an gewissen Ausgaben des Militärbudget, die höchstens nur sehr indirekt der Kriegsbereitschaft und Kriegstüchtigkeit des Heeres zugute kommen und mehr oder weniger den Charakter der Bundessubvention haben, gespart werden könne.

Gerade gegenwärtig befinden wir uns in einer Periode, wo gespart werden muß¹⁾ und die Frage nach den Kosten spielt bei Vielen eine größere Erwägung als im Interesse der Sache liegt.

Schmerzlich empfindet man den bitteren Widerspruch zwischen dieser Notwendigkeit und der Generosität, womit die Gelder, die dem Militärwesen dienen sollen, für allerlei Subsidien verwendet werden.

Das muß man ganz besonders stark im gegenwärtigen Moment empfinden. In allen uns umgebenden Groß- und Mittelstaaten herrscht eine fieberhafte Tätigkeit zur Steigerung der Wehrkraft. Ueberall und namentlich in Frankreich haben sich die Kosten des Wehrwesens und die Forderungen an den wehrpflichtigen Bürger derart gesteigert, daß eine baldige Entladung der ungeheuren Spannung wie eine Naturnotwendigkeit erscheint; *in Schweden hat das um seine Selbständigkeit und Unabhängigkeit besorgte Volk den Minister zum Abgehen gezwungen, der, um sich die Gunst des Volkes zu erhalten und zu erwerben, als oberste Ratio erachtete, vom Staat und einzelnen Bürger möglichst wenig Opfer für die Landessicherheit zu verlangen.* — Mitten zwischen diesen bis zum Kulminationspunkt gesteigerten Bestrebungen zur Erhöhung der Wehrkraft und Schlagfertigkeit stehen wir von dem Fieber gänzlich unberührt. Wie in den ruhigsten Friedenszeiten, wo kein Wölkchen am Himmel, fällt es keinem Vertreter des Volkes ein, der Exekutive zu versichern, daß sie sich durch die Frage der Kosten und durch andere Rücksichten nicht brauche verhindern zu lassen an ihrer Pflicht: Kriegstüchtigkeit und Schlagfertigkeit in raschestem Tempo herbeizuführen. — Wohl aber wird streng darauf gehalten, daß die Kosten möglichst klein sind und man findet nichts dabei, von dieser Spartendenz Unterstützungen auszunehmen, die man large aus dem Militärbudget für Dinge gewährt, die höchstens nur sehr indirekt mit Kriegstüchtigkeit und Kriegsbereitschaft in Verbindung stehen.

Das Bedeutungsvolle dieser Behandlung der Militärbudgets liegt nicht in dem direkten Schaden, der dadurch angerichtet wird. Das Bedeutungsvolle liegt in dem Widerspruch solcher Behandlung des Wehrwesens und solcher Gleichgültigkeit gegenüber dem, was in andern Staaten geschieht, zu den Gefühlen, Vaterlandsliebe und Unabhängigkeits-

sinn und zu dem Wollen, ein kriegstüchtiges Wehrwesen zu bekommen.

Dieser Widerspruch zwischen Wollen und Handeln ist für die Erschaffung eines kraftvollen Wehrwesens viel hinderlicher als alle Opposition grundsätzlicher Gegner.

Der Zugführer im innern Dienst.

Ueber dieses Thema haben in jüngster Zeit Herr Oberst Sonderegger (nach Nr. 8 dieses Blattes) und der Einsender C. Fr. (in Nr. 9) *grundsätzlich verschiedene* Auffassungen entwickelt. Jener enthebt den Zugführer von der Verantwortlichkeit für den innern Dienst seines Zuges. Dieser macht den Zugführer verantwortlich für das Handeln „seines Stellvertreters“, des Führers rechts. Wenn auch zuzugeben ist, daß tüchtige Kompagniekommandanten ans Ziel kommen können, ohne daß der innere Dienst in ihren Kompagnien ganz gleich organisiert wäre, so sollte doch über obige außerordentlich wichtige Frage in unserer Armee nur eine Auffassung maßgebend sein. Es scheint, daß auch im Instruktionskorps — da uns die Verhältnisse bei den andern Waffen nicht genügend bekannt sind, sprechen wir hier nur von der Infanterie — eine einheitliche Auffassung nicht erzielt ist. Während wir einzelne Kompagnie-Instruktoren mit Erfolg diejenigen Grundsätze haben lehren sehen, welche Herr Oberst Sonderegger den Unteroffizieren in St. Gallen vorgetragen hat, steht Herr Hauptmann Schmid nach seinem Buche „Infanteriekampf und Felddienst“ auf dem gegenteiligen Standpunkt, dem des Einsenders C. Fr. Angenommen, daß auch zwei je nach einem der genannten Grundsätze instruierte Rekrutenkompagnien einen befriedigenden innern Dienst erzielen, so haben wir doch mit dem Uebelstand zu rechnen, daß Offiziere und Unteroffiziere der verschiedenen Rekrutenkompagnien sich später in den Einheiten unserer Infanterie mischen. Im besten Falle lernt hier ein Teil nach den Ideen eines tüchtigen Kompagniekommandanten um. Im schlimmern Falle mischen sich mehr oder weniger beide Auffassungen in der Kompagnie und führen zu Unsicherheit und bedenklicher Konfusion. Ob nicht hier eine der wichtigsten Ursachen dafür liegt, daß das Unteroffizierskorps, welches in den Rekrutenkompagnien mehr oder weniger befriedigt, in den Wiederholungskursen meist versagt? Hier sollte unbedingt Abklärung eintreten, sollten die Kompagniekommandanten für den innern Dienst nach dem einen oder andern Grundsatz ausgebildet werden und später als Einheitskommandanten wissen, wie ihre Feldweibel und übrigen Unteroffiziere in der Rekrutenschule ausgebildet worden sind. Hauptzweck dieser Zeilen ist, dem Wunsch Ausdruck zu geben, daß die Diskussion in der Militärzeitung fortgesetzt wird. Vielleicht spricht auch die Redaktion ein belehrendes Wort.

Bisher deckte sich unsere Auffassung betreffend den innern Dienst mit derjenigen des Herrn Obersten Sonderegger. Er und C. Fr. sind darüber vollkommen einig, daß der Führer rechts für den Zug verantwortlich ist. Ist er aber verantwortlich dem Zugführer oder dem Feldweibel? Gerade der beidseitig anerkannte fundamentale Satz: „Daß nur ein Mann befehlen und dafür auch innerhalb seines Befehlskreises verantwortlich sein soll“, dessen

¹⁾ Soweit Sparsamkeit identisch ist mit der Verhinderung von Vergeudung, ist dies eines der wertvollsten Mittel zur Erschaffung des soldatischen Wesens. Wo die Verhältnisse derart, daß fremdes Gut vergeudet werden kann, da ist die Schlamperei überall zu Hause und Erziehung zu Zuverlässigkeit ausgeschlossen.

konsequente Durchführung C. Fr. verlangt, scheint uns dafür zu sprechen, daß der Führer rechts nur dem Feldweibel verantwortlich sein darf. Dieser *leitet* nach Weisungen des Kompagniekommandanten den innern Dienst. Nicht nur gehen Befehle des Kompagniekommandanten, wie der über die Versammlung, durch den Feldweibel und nicht durch den Zugführer an den Führer rechts; der Feldweibel befiehlt im innern Dienst im allgemeinen aus eigener Machtvollkommenheit. Gewiß soll sich der Kompagniekommandant nicht an einen Führer rechts halten und damit eine Instanz im hierarchischen System überspringen. Das hierarchische System in der Einheit ist aber für den innern Dienst ein anderes als sonst. Es führt vom Kompagniekommandanten über den Feldweibel zu den Führern rechts. Ist diese Auffassung die richtige, so ist für den Zugführer kein Platz mehr. Der Führer rechts darf dann nicht als Vertreter des Zugführers, sondern muß für den innern Dienst selbst als Chef des Zuges, als eine selbständige Instanz gelten. Ist die Auffassung nicht richtig, geht das hierarchische System vom Kompagniekommandanten über den Zugführer zum Führer rechts, so ist der Feldweibel kalt gestellt. Aus eigener Machtvollkommenheit darf er als Unteroffizier einem Offizier oder seinem Vertreter keine Befehle erteilen, darf er den, welcher schon einem andern, einem Offizier, verantwortlich ist, nicht zur Verantwortung ziehen und kann daher seinerseits dem Kompagniekommandanten gegenüber auch keine Verantwortung übernehmen. Er wäre nur noch ein Ordonnanzunteroffizier des Kompagniekommandanten, der dessen Befehle den Zugführern oder nach C. Fr. unter nur *scheinbarer* Ueberspringung der Zugführer, den Führern rechts übermittelt. Dann leitet der Kompagniekommandant selbst den innern Dienst und die Zugführer den der Züge. Es gibt unseres Erachtens nur ein Entweder — Oder.

Die Auffassung von C. Fr. ist uns nicht ganz klar. Einmal spricht er davon, daß die „Fäden vom Kompagniekommandanten nur zu den Zugführern und zum Feldweibel und Fourier laufen und nicht weiter“. Das erscheint uns, was die beiden Erstgenannten betrifft, als ganz unlässige Doppelspurigkeit der Befehlsgebung. Nachdem schon Herr Oberst Sonderegger an Hand verschiedener Beispiele gezeigt, daß „in so einfachen, kleinen Verhältnissen die Kompetenzen in zwei Hälften zu teilen, einfach unmöglich ist“, treten wir hierauf nicht näher ein. C. Fr. scheint aber nach dem Gesagten zulassen zu wollen, daß der Führer rechts vom Zugführer und Feldweibel Befehle erhält. An anderer Stelle sagt er aber: „Ist er (der Zugführer) aber seines Stellvertreters nicht sicher und sollte ganz ausnahmsweise auch kein Ersatz für diesen da sein, so muß er eben selbst auf der Wache schlafen, dann wird er den Befehl (zur Versammlung) direkt von dem Alarmunteroffizier seiner Kompagnie vernehmen und sein Zug wird nicht zu spät kommen“. Das würde darauf schließen lassen, daß C. Fr. *nur* den Zugführer als verantwortliche Instanz zwischen Kompagniekommandant und Führer rechts und den Feldweibel bloß als Ordonnanzunteroffizier betrachtet wissen will. Daraus erklärt sich auch die Ansicht von C. Fr., *der Zugführer*, gemeint ist wohl, dieser

allein habe den Führer rechts an seinen Posten gestellt und ihn zurecht gedrillt. Abgesehen davon, daß der Zugführer seinen Führer rechts bei Beginn des Wiederholungskurses vielleicht nicht einmal kennt, daß jedenfalls nicht er ihn zum Wachtmeister befördert hat, ändert sich die Frage, ob den Führer rechts im innern Dienste der Zugführer oder der Feldweibel drillt und ob nicht auch der Kompagniekommandant auf die Auswahl der Führer rechts einwirkt, je nach dem Entscheid über die hier streitigen Grundsätze. Die Auffassung des Einsenders C. Fr. wäre wohl durchsichtiger, wenn er nicht nur von der Verantwortlichkeit für ein Zuspätkommen des Zuges bei der Versammlung, sondern von verschiedenen Tätigkeiten der Truppe im innern Dienste spräche. Leider tritt er auch auf die Beispiele des Herrn Obersten Sonderegger nicht ein. Von den beiden Möglichkeiten, welche C. Fr. offen läßt, wäre zweifellos der ausschließliche Dienstgang über den Zugführer vorzuziehen. Die Doppelspurigkeit verbietet sich schon mit Rücksicht auf ein geordnetes zeitliches Ineinandergreifen der verschiedenen Tätigkeiten der Truppe im innern Dienst. Sie verbietet sich auch für die Bereitstellung und Versammlung der Kompagnie. Wenn durch den Feldweibel bzw. vom Feldweibel selbst die Tagwache und die Zeit des Fassens, der Abgabe von Decken etc. befohlen wird, so bleibt für den Zugführer bis zum Antreten des Zuges keine seiner würdige Tätigkeit übrig.

Ist man einmal darin einig, daß es nur das oben erwähnte Entweder — Oder gibt, so sollte die Wahl zwischen beiden heute leichter sein, als vor vielleicht 20 Jahren.

Nur das von Herrn Oberst Sonderegger vertretene System läßt die Möglichkeit offen, daß aus dem Feldweibel, aber auch aus den Wachtmeistern und Korporalen das wird, was wir von ihnen erwarten. Zeigen sich bei konsequenter Anwendung dieses Systems die Mängel des Unteroffizierskorps, soweit sie vorhanden sind, bei Friedensübungen recht auffällig, kommt z. B. ein Zug zu spät zur Versammlung der Kompagnie, so wird man umso leichter auf ihre Abstellung hinarbeiten können. Daß sie nicht abzustellen sind, braucht man glücklicherweise nicht anzunehmen. Der Versuch, sie zu heben, muß in allen Einheiten, wo er noch nicht zum Erfolg geführt hat, mit vollem Vertrauen und hartnäckig fortgesetzt werden. Vor allem muß er in den Rekrutenschulen gemacht werden und dort zu *vollem* Erfolge führen. Sollten einst unsere maßgebenden Stellen zur Ueberzeugung kommen, daß unser Unteroffizierskorps nicht auf die Höhe der ihm jetzt zudachten Aufgaben gebracht werden kann, sollte diesbezüglich *berechtigter* Pessimismus Platz greifen, dann — mag man auf der ganzen Linie zum andern System übergehen.

Um mit unserer Auffassung nicht mißverstanden zu werden, fügen wir noch bei, daß selbstverständlich der Zugführer während des Betriebes des innern Dienstes nicht gewissermaßen Urlauber ist. Er überzeugt sich, bevor er an das Behagen seiner Person denkt, davon, daß seine Mannschaft, soweit es die gegebenen Verhältnisse erlauben, gut untergebracht ist und meldet andernfalls dem Kompagniekommandanten. Er betätigt gelegentlich unauffällig sein Interesse daran, ob auch im innern Dienste seine Unteroffiziere sich als Vorgesetzte,

seine Soldaten sich als solche benehmen. Namentlich aber ist zu betonen, daß die Zugführer Organe des Kompagniekommandanten für die Kontrolle des innern Dienstes sind. In seinem Auftrag werden sie z. B. Inspektionen der Bewaffnung, Ausrüstung und Bekleidung vornehmen. Begriffsverwirrungen über ihre Tätigkeit müssen aber vermieden werden. Die Mannschaft muß sich dessen klar bewußt sein, daß es die Unteroffiziere sind, die den innern Dienst leiten und daß die Zugführer ihn nur kontrollieren. Deshalb wird die Tätigkeit der Zugführer besser nicht auf ihre Züge beschränkt. Der Kompagniekommandant wird den einzelnen Subalternoffizier vielfach beauftragen, den oder jenen Punkt in der ganzen Kompagnie zu kontrollieren, sei es für einmal, sei es stichprobenweise während längerer Zeit. Das Kommando des Zuges übernimmt der Zugführer erst auf dem Sammelplatz, in der Regel dem der Kompagnie, nachdem diese vom Feldweibel dem Kompagniekommandant marschbereit gemeldet, oder auf dem Zugssammelplatz, wo ein solcher bestimmt ist, nachdem ihm der Führer rechts Meldung erstattet hat. H. M.

Ausland.

Deutschland. Für die Übungen des Beurlaubtenstandes im Rechnungsjahr 1914 sind die Bestimmungen als besonderer Heft ergangen. Bei allen Armeekorps mit Ausnahme des V. sind aufzustellen: je ein Reserve-Infanterieregiment mit Reserve-Maschinengewehr-Kompagnie, nur aus Reservisten bestehend, auf 28 Tage, ferner je eine ebensolche Formation auf 14 Tage. Außerdem werden bei allen Armeekorps nach Entlassung der Reservisten 1914 zweimal etwa 20 Reservisten auf je 28 Tage nacheinander für jede Infanterie- und Jägerkompagnie eingezogen. Bei allen Armeekorps ist je eine Reserve-Feldartillerie-Abteilung zu bilden. Für das Kaisermanöver sind die Bataillone der Infanterie, Jäger und Pioniere des VII., VIII., IX. und XVIII. Armeekorps durch Einziehung von Reservisten auf 28 Tage auf je 700 Mann zu verstärken, ferner sind zwei Kompagnien, nur aus Reservisten bestehend, auf 28 Tage in Koblenz und Mainz aufzustellen, sowie als Fahrer für die Feldküchen, für die Schanz- und Werkzeugswagen der Infanterie und für Gerätewagen der Pioniere Reservisten des Trains unmittelbar zu den Infanterie-Regimentern und Pionier-Bataillonen einzuziehen.

Frankreich. Heeresflugwesen. Die Kammer erörterte am 27. März die Interpellation der Abgeordneten Girod und Millevoje über den Stand des Heeresflugwesens in Frankreich. Girod legte diesen Stand als äußerst kritisch und rückständig gegenüber dem deutschen Heeresflugwesen dar. Er erinnerte an den Vergleich, den erst jüngst der Senat über das Heeresflugwesen in Deutschland und Frankreich gezogen habe, und der sehr zum Nachteil Frankreichs ausfiel. Es fehle zunächst an Flugzeugführern, deren Zahl, trotzdem man 76 Millionen seit zwei Jahren für das Luftfahrwesen aufgewandt habe, lächerlich gering sei im Verhältnis zu den vorhandenen Flugzeugen. Deutschland habe bedeutende Fortschritte gemacht, namentlich auf dem Gebiet der Nachtflüge, die von so großer strategischer Bedeutung seien. Diese Fortschritte verdanke Deutschland seiner bessern und praktischern Organisation. Der Rückgang in Frankreich sei die Schuld mangelnder Disziplin und fehlerhafter Methode. Als Beispiel führte der Redner den Stand der Dinge in Belfort an. Die dort vor einem Jahre angestellte Untersuchung habe ergeben, daß auch nicht ein einziges Flugzeuggeschwader den Bedingungen seiner Aufgaben entspräche. Es fehle eine Anzahl Führer; nur vier Blériotflugzeuge von acht seien flugbereit, und die Ersatzstücke fehlten gänzlich; nur eine einzige Ersatzschraube war vorhanden, statt zwölf. Das

Fluggeschwader von Nancy habe Motoren erhalten, die nicht in Dienst gestellt werden konnten. Es fehlten hier ebenfalls die Mittel, um an Ort und Stelle Verbesserungen vorzunehmen. Noch schlimmer stehe es mit dem Rechnungswesen; es wimmele darin von Mißbräuchen. In einer großen Zahl von Flugzeugschuppen seien zahlreiche Werkzeuge verschwunden. Der Untersuchungsausschuß habe festgestellt, daß kein einziges Geschwader vollständig mobilmachungsbereit gewesen sei. Die Geschwader selbst seien äußerst bunt zusammengesetzt und wiesen zum Teil nicht mehr brauchbare oder veraltete Flugzeuge auf. An den Standorten an der Grenze fehle es namentlich an Ersatzmaschinen. Es sei daher hohe Zeit, mit den Fehlern der Vergangenheit zu brechen, wenn Frankreich in seinem Heeresflugwesen auf der Höhe bleiben wolle. Der Abgeordnete Joly führte aus, die von dem Vorredner geschilderte Lage habe sich inzwischen bereits gebessert, allerdings stehe es heute fest, daß die Flugeinheiten, über die Deutschland verfüge, den französischen an Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit bedeutend überlegen seien. Wie sehe es mit der Frage der Versorgung mit Wasserstoffgas aus? Werde man dafür von deutschen Gesellschaften abhängig bleiben? Es tue vor allen Dingen not, eine bessere Organisation zu schaffen, etwa wie diejenige Deutschlands. Der Redner behandelte insbesondere das Fehlen der Flugzeugschuppen und -hallen und ebenfalls das Fehlen der nötigen Ersatzstücke. Nirgend habe man die nötigen Vorkehrungen für die Mobilmachung der Flugzeuge getroffen. Man begreife es daher, daß infolgedessen unter den Fliegeroffizieren die Mutlosigkeit um sich greife. Diejenigen von ihnen, die über diesen Stand der Dinge einen Alarmruf losließen, habe man der Disziplinlosigkeit beschuldigt. Mehrere andere Offiziere seien der Opium- und Morphiumsucht verfallen, und es seien sogar polizeiliche Nachforschungen über andere hinsichtlich ihrer Existenzmittel angestellt worden. Auf eine Frage des Kriegsministers erklärte der Redner, daß diese Tatsachen bis in den März des Jahres 1913 zurückgingen. Man habe behauptet, daß drei Flugzeuggeschwader von Reims bereits mit Stahlplatten gepanzert worden seien. Das sei heute noch unrichtig. Die Militärverwaltung habe sogar die Berichtigung verunglückter Offiziere zu übernehmen sich geweigert, obgleich die Verwaltung selbst, wie in dem Falle des Leutnants Garnier, die Schuld an dem Unglück treffe. Der Redner sprach zum Schluß die Erwartung aus, daß der neue Direktor des Luftfahrwesens, der General Bernard, es nicht wie sein Vorgänger machen und diesen Zuständen gegenüber schweigen werde. Die Erörterung wurde dann auf nächsten Dienstag vertagt.

Verschiedenes.

Die Wahrheit über die deutsche und französische Heeresstärke im Frieden. Im deutschen Reichstage ist in diesen Tagen darauf hingewiesen worden, daß der Istand der deutschen Armee 731.000, der der Franzosen 717.400 Mann beträgt. Diese Frankreich betreffende Zahl bedarf einer wesentlichen Erweiterung. In den 717.000 Mann sind nicht enthalten die Offiziere, ebenso wenig wie in der deutschen Zahl. Es müssen aber, wenn wir den Mannschafts- und Unteroffiziersbestand beider Heere vergleichen wollen, auf französischer Seite noch rund 28.000 Kolonialtruppen im Mutterlande hinzugezählt werden, die, im Frieden bereits fest organisiert, im Ernstfalle gegen Deutschland unter allen Umständen in Front treten; ferner mindestens 80.000 weißer Truppen, sowie Araber- und Berbertruppen in Nordwestafrika, die zweifellos für den europäischen Kriegsschauplatz bestimmt sind, und ebenso wie die Kolonialtruppen im Mutterlande in der Front gegen Deutschland erscheinen werden. Rechnen wir die oben bezeichneten Nordafrikatruppen und die Kolonialtruppen mit, so erhalten wir eine Iststärke von 825.000 Mann ohne Offiziere in Frankreich gegenüber einer Iststärke von rund 731.000 Mann ohne Offiziere in Deutschland! Hieraus ergibt sich die Tatsache, daß die französische Armee der deutschen zurzeit um rund 100.000 Mann in der Iststärke überlegen ist. (Offiziers-Zeitung.)