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

Band: 64=84 (1918)

Heft: 23

Artikel: Vom Gebirgskriege und seinem Nachschub

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-34427

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: 14.07.2025

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

reiche Wasserrisse und versumpftes Gelände einen gegnerischen Anlauf schwieriger gestalten. Aehnliche Terrainerschwerungen kennzeichnen gleichfalls das Kampffeld in der Pikardie zwischen der Avre und der Somme und rittlings der Luce. Je schwieriger das künftige Kampfgelände, um so größer und zeitraubender sind auch die erforderlichen Offensivvorbereitungen. Das trifft ganz besonders zu, wenn bewaldetes und bewegtes Terrain der gesicherten artilleristischen Beherrschung wegen eine sorgfältigere Batterieaufstellung erheischen.

Am wenigsten und unsichersten läßt sich wohl feststellen, in welchem Maße der numerische Kräfteverbrauch zu der Häufigkeit und der Dauer der Operationspausen beigetragen haben mag. Man ist hiebei vollständig auf einseitige Angaben angewiesen, denn jede Partei hat das von ihrem Standpunkte aus sehr begreifliche Bestreben, die eigenen Verluste als minim, die gegnerischen als stark darzustellen. So steht der deutschen Behauptung, daß die bisherigen Verluste „erfreulich gering" oder „mäßig" gewesen seien, die britisch-französische gegenüber, die bei einem Gesamtbestand der deutschen Kräfte von rund 200 Divisionen von dem bereits erfolgten Einsatz und teilweisen Verbrauch von über 100 Divisionen rechnet und die dabei entstandenen Verluste mit einer halben Million beziffert.

Das aber läßt sich mit Sicherheit behaupten, daß in die Führung und Verwendung der alliierten Streitkräfte eine zielbewußtere Einheitlichkeit und Zweckmäßigkeit gekommen ist, seitdem General Foch faktisch und nominell die gemeinsame Leitung in die Hände bekommen hat. Es ist nicht ausgeschlossen, daß auch dieser Umstand für die kurze Dauer der zweiten Operationsperiode und die zeitliche Ausdehnung der folgenden Offensivpause bestimmend geworden ist. —*t.*

Vom Gebirgskriege und seinem Nachschub.

(Fortsetzung.)

III. Wegebeschreibung.

Der schon im Altertum begangene *Gemmipaß* (2329 M. ü. M.) liegt bis zur Spitalmatte auf Wallisergebiet und wurde 1739—1741 in seiner heutigen Anlage und einer Breite von 1½ Metern ausgebaut.

Dem Nachschub bieten Schwierigkeiten der steile Aufstieg südlich Klus und der steile Abstieg an der Gemmiwand. An beiden Stellen müssen ca. 600 Meter Höhendifferenz in einer Menge von Kehren überwunden werden. Das Zwischenstück bietet unseren Mitrailleurkarren keine Schwierigkeit und kann auch mit Gebirgsfourgons befahren werden. Im Fremdenverkehr dienen einspännige, zweirädrige Karren, um Reisende bis zur Gemmipaßhöhe zu fahren. Bei guter Jahreszeit und Witterung ist für die Gemmi die Bezeichnung Salonpaß nicht unangebracht. (An der Gemmiwand habe ich eine Dame begegnet, die den Abstieg nach Leukerbad mit Louis XV.-Absätzen bewältigte.)

Bevor ich durch einen Versuch vom Gegenteil belehrt werde, bezweifle ich, daß die engen Kehren des Aufstieges südlich Klus und des Abstieges an der Gemmiwand mit den Karren befahren werden können, wenn das Pferd in die Landen eingespannt ist. Solche Fälle wurden aber bei der Konstruktion des Karrens vorgesehen. Der Karren wird umgedreht, das Wagscheit an den Protzhaken gehängt, die unter dem Karren befindliche Hilfsdeichsel herausgezogen und der Karren in den Kehren von rückwärts durch eine Wagenwache gelenkt. Allein der Karren dürfte auf diesen 600 Meter Höhendifferenz überwindenden Serpentinen-Strecken auch zu schwer beladen sein. Da gibt es nun verschiedene Aushülfen:

a) Mannschaften hängen die Haken der auf dem Karren befindlichen Zugstrangen in die Ringe der Achsschenkel und helfen ziehen; pro Karren können 4—6 Mann verwendet werden.

b) Mannschaften lassen ihr Gepäck zurück und tragen einen Teil der Lasten die Steilstrecken hinauf, wozu ihnen verfügbare Reffe der Mitrailleurkompagnien vorzügliche Dienste leisten.

c) Zuerst wird eine Hälfte der Last die steile Strecke hinaufgesäumt und oben abgeladen, worauf die Karrenpferde zurückkehren und den Karren samt der übriggebliebenen Last, eventl. unter Mithilfe von Mannschaft, abholen.

d) Man verwendet die mit Bastsätteln ausgerüsteten Karrenpferde auf der Steilstrecke nur zum Säumen und spannt vor den noch mit der halben Nutzlast beladenen Karren ein Zugpferd von Bagagetrain, Geb.-Parkkompagnie oder Geb.-Verpflegungskompagnie. Oberhalb der Steilstrecke werden die Karren wieder normal beladen, mit den Karrenpferden bespannt und die Trainpferde ins Tal zurückgeschickt.

Auf dem steilen Abstieg an der Gemmiwand empfiehlt es sich, einen Teil der Nutzlasten zu säumen und den Rest durch Mannschaft hinuntertragen zu lassen, oder in mehreren Gängen der Saumtiere zu säumen, die Karren aber leer durch Mannschaft hinunterschaffen zu lassen.

Den Anfang des *Lötschenpasses* bildet der Weg durch das Gasterental. Der erste kurze Aufstieg durch die Klus ist sehr steil. Allerdings wurden nach dem Tunneleinbruch mit schweren Maschinen beladene Fuhrwerke mit Vorspann durch die Klus hinaufgeschafft; übermäßige Kraftanstrengungen sollten aber womöglich unsern Pferden erspart bleiben, weil sie ihre weitere Leistungsfähigkeit beeinträchtigen können. Daher empfiehlt es sich, entweder auch im Gasterental nur Karren zu verwenden, oder Fourgons erst oberhalb der Klus normal zu belasten und Caissons abgeprotzt in zwei Fahrten durch die Klus zu schaffen. Von leichten voluminösen Lasten abgesehen, ist der Karren im Gasterental dem Gebirgsfourgon vorzuziehen; für Heu und Brot eignet sich aber der Kastenfourgon auch hier.

Der *Lötschenpaß* (2695 Meter über Meer) war vor dem Bau der Gemmi der Hauptübergang aus dem Kandertal nach dem Wallis und 1698 von den Bernern bis zur Paßhöhe als Saumweg erstellt worden. Neben dem Lötschenberggletscher bemerkt man noch deutliche Spuren eines meterbreiten, gepflasterten Weges. Er ist der älteste begangene Gletscherpaß der Berneralpen. 1384 und 1419 fanden auf dem Passe wiederholt Kämpfe zwischen Bernern und Wallisern statt, wobei die Parteien einmal die Nacht auf dem Gletscher verbrachten und die Walliser am Morgen bis gegen die Gfällalp vordrangen. Für unsere Gebirgsinfanterie bieten Auf- und Abstieg keine Schwierigkeiten. 1912 hat Geb.-Bat. 40 den Lötschenpaß in nördlicher Richt-

ung überschritten und auch seine Saumtiere mitgenommen. Immerhin gehört es zu den Vorbereitungen des Gruppenkommandos, den Paßweg auf der Nordseite soweit möglich für Saumtiere verbessern zu lassen, ohne jedoch durch Sprengungen dem Gegner die Absicht zu verraten. Geb.-Sap.-Kp. IV/5 und Hilfsdienstpioniere werden hier Verwendung gefunden haben. Zwischen Paßhöhe und Kummenalp finden sich noch einige für die Saumtiere beschwerliche Stellen. Hernach bietet der Abstieg keine Schwierigkeit. Von Kummenalp gelangt man über Restialp, Faldumalp, Ober-Meiggen längs der großen Lawinenverbauungen der Lötschbergbahn mit Saumtieren bis Gampel. Der Weg Ferden-Goppenstein ist heute noch ein Karrweg, soll aber zur Straße ausgebaut werden. Er wurde 1912 mit Gebirgsfourgons befahren, um das Modell zu erproben; doch ist ein Fourgon den Hang hinunter in die Lonza gerutscht und ein anderer über einen Steg, vor dem sich eine starke Kurve befand, in die Lonza gestürzt. Mitrailleurkarren können zerlegt, eventl. von Gfällalp bis über den Lötschenpaß gesäumt, dann wieder zusammengesetzt und durch Mannschaft nach Kummenalp geschafft werden, um dem Nachschub von Kummenalp bis Gampel zu dienen. Es wiegen: Brücke des Karrens 100 kg, beide Räder 32 kg, beide Landen 8 kg. Von Goppenstein bis Gampel können auch Gebirgsfourgons und Caissons verwendet werden. Die Fuhrwerke der komb. I.-Brig. 23 können hingegen auf diesem Wege nur ins Rhonetal geschafft, aber nicht für den Nachschub verwendet werden.

Von den *Zwischenpässen zwischen Lonza und Dala* zweigt die Gitzi-Furgge (2930) bei der Lötschenpaßhöhe ab und führt über den Dalagletscher nach Fluh-Alp; sie gilt als beschwerlich und kann nur von Abteilungen ohne Saumtiere begangen werden. Der zwischen Lötschenpaßhöhe und Kummenalp abzweigende und zwischen Ferden-Rothorn und Mainghorn über Fluh-Alp nach Leukerbad führende Ferdenpaß (2834) gilt als unschwierig; desgleichen der Restipaß, der von Kummenalp zwischen Resti-Rothorn und Laucherspitzen nach Torrent und Albinen führt (von Leukerbad führt ein Reitweg über Wolftritt, Torrent auf das Torrenthorn). Auch Faldumpaß (2644 Meter über Meer) und Nivenpaß (2610 Meter über Meer), die von Ferden über Faldumalp, dann nördlich, bezw. südlich Faldum-Rothorn, nach Galm und Bachalp und weiter nach Albinen und Leuk-Stadt führen, gelten nicht als schwierig.

IV. Vom Entschluß des Führers.

Ein Angriff von der Gemmipaßhöhe aus ist bei Tag und Nacht ausgeschlossen, solange Artillerie mit Scheinwerfern bei Leukerbad (z. B. zwischen Wolfstritt und Torrent-Alp) steht; auch bei Nebel nicht, weil der Gemmiabstieg durch Hindernisse gesperrt sein wird. Gebirgsartillerie ist für I.-Brig. 23 nicht verfügbar. (Die Verwendung von 7,5 cm Feldgeschützen mit dem Gebirge angepaßten Transportmitteln für Geschützrohre und zerlegte Lafetten kann in dieser Studie nicht behandelt werden). Der Vormarsch der Geb.-Brig. 15 muß also über den Lötschenpaß angesetzt werden und das Vorgehen des I.-Reg. 46 nach der Gemmi ist zunächst eine Drohung. *Rot* wird alles anwenden um das Tunnelportal von Goppenstein in der Hand zu halten, und zu dem Zwecke von Dalatal her Gebirgskolonnen in die Flanke der auf Goppenstein marschierenden Kolonnen entsenden. Deren Einwirkung wird am erfolgreichsten entgegengetreten durch rasches Einsetzen des hintern Geb.-Reg. 30 vom Lötschenpaß und der Kummenalp her gegen Leukerbad, Torrent und Albinen. Hat dieses Regiment Erfolg, so ist auch der Gemmikolonne der Weg geöffnet.

Die Oeffnung des Gemmiweges ist aber auch von Bedeutung, weil er der bequemere und leistungsfähigere Nachschubsweg ist als der Lötschenpaß, und damit gerechnet werden muß, daß *Rot* den Tunnel vor Preisgabe des Südportals für längere Zeit unbrauchbar machen wird. Ueberdies kann die Gruppe während längerer Zeit mit dem Lötschenpaß als einzigem Nachschubswege nicht auskommen.

I.-Reg. 47 kann nicht sofort über den Lötschenpaß nachgezogen werden, denn der Nachschub für 3 kombinierte Regimenter würde den Paß zu stark belasten und die Saumtrainorganisation der Gebirgs-Brigade nicht ausreichen. In seiner Reservestellung bei Kandersteg kann aber das Regiment für den Nachschub und damit für das Gelingen der Paßübergänge ausschlaggebende Dienste leisten und es ist zur Hand, über die Gemmi oder durch den Tunnel nachgezogen zu werden, sobald der eine oder andere Weg offen steht.

V. Der Nachschub von rückwärts bis an die Gebirgsstrecke. Etappendienst.

Als Endetappe für sämtliche Gebirgskolonnen kommen Spiez oder Interlaken, ev. Thun in Betracht. Der Ausbau des Straßen- und Eisenbahnnetzes im Berneroberland bringt es mit sich, daß bei der Sanetsch-, Rawyl- und Kanderkolonne nicht nur Automobilstraßen, sondern Eisenbahnen bis nahe an den Punkt führen, von dem aus nur noch Karren oder Saumtiere verwendet werden können. Sind diese Bahnlinien betriebsfähig, so benützt sie der Etappendienst für den Nachschub bis Saanen oder Gsteig (Sanetsch), Lenk (Rawyl) und Kandersteg. Daher hat er auch das Verfügungsrecht über die Motorlastwagen dieser Kolonnen, bezw. ihrer Verpflegungskompagnien. Bei der Grimselkolonne dagegen hört der Eisenbahnnachschub schon in Meiringen auf und muß mit einem Straßennachschub gerechnet werden, der der doppelten bis dreifachen Tagesleistung von Motorlastwagen entspricht. Daher verwendet die Endetappe die bei den übrigen Kolonnen ersparten Motorwagen an der Grimsel.

Es sei hier noch erwähnt, daß manche Bergbahn für den Nachschub militärische Bedeutung erhalten kann, bei deren Bau nicht damit gerechnet wurde. Sogar eine Gipfelbahn kann eine Zwischenstation haben, die durch einen Karr- oder Saumweg mit einer wichtigen Paßhöhe verbunden ist, sodaß die Benützung der Bahn für den Nachschub bis zur Zwischenstation erlaubt, eine Aufgabe mit der Hälfte der sonst notwendigen Saum- oder Trainkolonnen zu lösen. Wer z. B. im Sommer oder Herbst das Treiben auf dem Jungfraujoch sah oder sich Hodels schönes Gemälde mit der Aussicht vom Jungfraujoch nach Süden vor Augen hält, muß sich sagen, daß sogar die Jungfraubahn in diesem Beispiel militärische Bedeutung erhalten kann, weil eine im richtigen Zeitpunkt vom Jungfraujoch abgehende und ihren Nachschub auf Skischlitten mitführende Seitenkolonne im Stande ist, ihrer von Gletsch absteigenden Hauptkolonne bei Fiesch den Weg zu öffnen.

Durch die günstigen Verhältnisse, die an einzelnen Gebirgsübergängen für den Nachschub mit Eisenbahn und Motorlastwagen bestehen, darf man sich aber nicht verleiten lassen, die Gebirgsfourgons der Gebirgstruppen für entbehrlich zu halten. Es wäre ein Leichtes, aus der Kriegsgeschichte auf Schweizerboden und den heutigen Verhältnissen zahlreiche Fälle und Beispiele abzuleiten, wo man ohne sie nicht auskommen kann. Bahnlinien können nicht betriebsfähig sein und jede Bergstraße ist nicht von einer Bahnlinie begleitet. Nur auf Motorwagen darf man sich nicht verlassen, denn Mangel an Gummi und Betriebsmitteln oder schlechte Beschaffenheit der Straße können ihren Gebrauch ausschließen. Manche Nebenstraße im Gebirge eignet sich wegen ihren Kehren, Brücken und geringen Breite überhaupt nicht für den Nachschub mit Motorwagen, sondern höchstens für Gebirgsfourgons.

VI. Die Staffeln der Gebirgs-Brigade 15 und die Transportmittel der Komb. I.-Brigade 23.

1. Die in den komb. Gebirgs-Regimentern 29 und 30 über den Lötschenpass marschierenden Saumtrainstaffeln.

a) *Gefechtsstaffel.*

Dem Geb.-Bataillon folgen 20, der Geb.-Mitrailleurkompagnie 22, der Geb.-Batterie 48, der Geb.-Sappeurkompagnie 30, der Signal-Pionierkompagnie 10, der Geb.-Sanitätskompagnie 14 Saumtiere. Ueberdies folgen der Geb.-Mitrailleurkompagnie 12 und der Geb.-Telegraphenpionierkompagnie 14 als Saumtiere verwendete Karrenpferde. In der Gefechtsstaffel jedes kombinierten Gebirgsregimentes befinden sich somit 251 oder 254, bei beiden Regimentern insgesamt 505 Saumtiere.

b) Jedem kombinierten Regiment folgen im *Küchensaumtrain* 82 oder 84 (in beiden 166) und im *Bagagesaumtrain* 152 oder 156 (in beiden 308) Saumtiere. Dabei sind die als Saumtiere zu verwendenden Pferde der Fassungskarren der Geb.-Tg.-Pi.-Kp. 3 inbegriffen.

c) Am Schlusse der Brigade folgen *4 Saum*kolonnen mit 404 Saumtieren.

Die Gesamtzahl der Saumtiere und als solche verwendeten Karrenpferde beträgt 1,387, die der Reitpferde 198 (inkl. Geb.-Brig.-Stab 15).

2. Die zurückbleibenden Staffeln der Geb.-Brigade 15.

a) Im Bagagetrain der Geb.-Brig. 15 befinden sich 272 Zugpferde mit 124 Geb.-Fourgons (dazu 12 nur für technische Zwecke verwendbare Fuhrwerke, nämlich 2 Reg.-Sanitätswagen, 6 Sappeurwagen, 3 Kabelwagen, 1 Sanitätsfourgon) und 158 Karren, die für den Nachschub verwendet werden können (72 der Geb.-Mitr.-Kpn., 2 Fassungswagen der Geb.-Tg.-Pi.-Kp., 84 Karren der Mun.-Saum-Kol.).

b) In der Geb.-Park-Kp. I/3 (inkl. Abt.-Stab) befinden sich 116 Zugpferde, 36 Inf.-Caissons, 16 Geb.-Art.-Munitionswagen, 6 Fuhrwerke für den eigenen Bedarf.

In der Geb.-Verpfl.-Kp. I/3 (inkl. Abt.-Stab) sind 138 Zugpferde, 62 Proviantfourgons, 7 Fuhrwerke für den eigenen Bedarf.

Von diesen Trainstaffeln können 526 Zugpferde, 158 Karren, 194 Geb.-Kasten- und 16 Geb.-Brückenfourgons für den Nachschub von Verpflegung und Munition verwendet werden.

3. Die Transportmittel der komb. I.-Brigade 23.

Es stehen 757 Zugpferde zur Verfügung (Brig.- u. Reg.-Stäbe 12, Bataillone 264, Mitr.-Kp. 245, Sap.-Bat. 40, Tg.-Pi.-Kp. 58[1]), San.-Kp. 16, Geb.-Verpfl.-Kp. 122).

An Transportmitteln, die auf dem Gemmiweg oder im Gasterental verwendbar sind, besitzt sie: 147 Mitrailleur-, 7 Telephon-, 14 Sanitäts-, (d. h. 7 Doppel-) insgesamt 168 Karren, wovon 161 für den Nachschub verwendbar, ferner 159 Bastsättel, wovon 147 bei den Mitr.-Kpn., 7 bei den Telephontieren der Bataillone, 5 bei der San.-Kp.

VII. Die Organisation des Nachschubes nach vorwärts.

Der Generalstabsoffizier, dem das Gruppenkommando die Verantwortung für den Dienst hinter der Front überbunden hatte, mußte bei seinen Erwägungen, Vorschlägen, Vorbereitungen und Anordnungen verschiedene Fälle ins Auge fassen.

1. Erster Fall. Rot leistet längeren Widerstand nördlich Goppenstein und bei Leukerbad.

A. *Geb.-Brigade 15 im Gasterental und am Lötschenpaß.*

Die ganze über den Lötschenpaß marschierende Geb.-Brig. 15 bleibt auf den Nach- und Rückschub über diesen 2695 Meter hohen Paß angewiesen. Rechnet man von ihrem Sollverpflegungsstand ab, was nicht über den Paß marschieren kann (Bagagetrain, Geb.-Pk.-Kp., Geb.-Verpfl.-Kp.), so bleiben noch ca. 8,300 Mann und etwa 1,500 Saumtiere und Reitpferde übrig, für welche die Verpflegung über den Paß geschafft werden muß. Das gibt ein Gewicht von 19,500 kg pro Tag, wenn für die Pferde nur Hafer nachgeführt wird. Doch ist fraglich, ob auf den Alpen und im Lötschental altes Heu für die Pferde aufzutreiben ist. Die Vorräte können von *Rot* längstens requiriert worden sein. Früh im Jahre gefüttertes neues Bergheu ist den Pferden nicht zuträglich. Allerdings ist Grünfütterung möglich. Es ist aber nicht ratsam, auf dem jenseitigen Berghang die Pferde in Feindesnähe weiden zu lassen. Müssen die Saumtiere auch noch Heu nachtragen, so erhöht sich (bei 5 kg pro Pferd) das Gewicht der Tagesverpflegung um 7,500 kg, also auf 27,000 kg. Dafür sind bei einer nützlichen Saumlast von 90 kg 300 Saumtiere nötig; die beiden Verpflegungs-Saum-Kolonnen haben aber nur 200, wenn man die Tiere mitrechnet, die für den eigenen Bedarf der Kolonnen bestimmt sind. Das zwingt dazu, nicht nur die Reitpferde hinter dem Passe zurückzulassen, sondern auch solche Mannschaften, die man vorübergehend vorne nicht unbedingt braucht, hinten aber sehr gut verwenden kann, z. B. Spielleute. Jeder Soldat, der vorne nicht eine unentbehrliche Verwendung hat, wird dort in einer solchen Lage zum unnötigen Mitesser, kann aber beim Nachschub zum Gelingen des Ganzen beitragen. Auch ohne Fourage für die Reitpferde reichen die Provianttiere der Verpflegungs-Saum-Kolonnen für den Verpflegungsnachschub, der mit Heu nun noch 25,300 kg pro Tag beträgt, noch nicht aus (Bedarf bei 90 kg Nutzlast noch 280). Man muß nach weitern Aushilfsmitteln suchen. Eines liegt in den vier Saumkolonnen. Sie besitzen für den eigenen Bedarf eine bedeutende Anzahl Saumtiere, um ihre Bagage und Vorräte mitzuführen, damit sie wie jede andere Gebirgstruppe

[1]) Nach Ablieferung des bestellten Korpsmateriales gleiche Zugpferdezahl wie Tg.-Pi.-Kp. des Auszuges.

während mehreren Tagen im Gebirge selbständig leben können. Diese Lasten können die Saumkolonnen nur dann nicht entbehren, wenn sie abends nicht an den Ausgangsort zurückkehren. Das ist aber hier möglich. Die Tagesaufgabe der Kolonnen besteht vorläufig nur darin, täglich die Verpflegung für übermorgen und den Munitionsersatz von Gasteren aus auf einen jenseits, aber nahe der Paßhöhe gelegenen Fassungsplatz zu schaffen und am gleichen Tage nach Gasteren zurückzukehren. Da ist es geboten, vom eigenen Korpsmaterial alles, was während dieses Tagesmarsches nicht nötig ist und erst in der Unterkunft gebraucht wird, im Biwak Gasteren-Gfällalp zurückzulassen. Es fehlen aber immer noch 40 Saumtiere und es bleibt kaum eine andere Aushilfe, als die Munition von 40 Infanteriemunitions-Tieren der Munitions-Saumkolonnen auf die Mannschaft zu verteilen (4 Lader pro Gewehr).

Auch die Kommandanten der komb. Geb.-Regimenter müssen aushelfen, indem sie den Saumkolonnen ihre eigenen Saumtiere auf einen möglichst weit rückwärts gelegenen Fassungsplatz entgegenschicken, also die *Fassungsplätze* nahe der Paßhöhe anordnen. Diese Plätze müssen auf dem Südabfall an möglichst geschützten Orten liegen, nicht aber auf der Paßhöhe selbst, wo Kälte und Wind am stärksten sind und der Gletscher hindert. Es wäre eine unrichtige Verwendung der gebotenen Mittel, wenn man jedes Saumtier nur für eine bestimmte Last gebrauchen wollte. Sind also die Tiere von Gefechtsstaffel, Küchen- und Bagagesaumtrain bei der Truppe eingetroffen und abgeladen und müssen weitere Lasten abgeholt werden, d. h. die von den Saumkolonnen nachgeführte Munition und Verpflegung, so werden die frischesten und leistungsfähigsten Tiere an den Fassungsplatz zurückgeschickt. Dabei ist die Rücksicht auf die Saumkolonnen, die am gleichen Tag ins rückwärtige Tal zurückkehren müssen, um eine neue Nutzlast zu holen, der Rücksicht auf die eigenen Tiere voranzustellen. Unter den Nutzlasten der Saumtiere gibt es auch Sachen, die man im Lötschental vorläufig entbehren kann, und die ein kluger Kommandant vorübergehend auf den Fuhrwerken zurücklassen wird, um die Saumtiere für dringlichere Lasten verwenden zu können (wie die Bureau-, Schuster-, Schneiderkisten der Gebirgsbatterien etc.).

Werden alle Maßnahmen wohl erwogen und umsichtig getroffen, so reichen die Saumtiere für den ersten Fall aus. Ueberhaupt ist zu bedenken, daß die Operationen nicht ununterbrochen in Fluß bleiben, sondern durch Kampf- und Retablierungspausen unterbrochen werden.

Eine weitere Vorsorge gilt dem Nachschub von Kandersteg nach Gasteren, wo die Munitions- und Verpflegungs-Saumkolonnen täglich von neuem zu füllen sind. Die Brigade hatte aus den Munitionskarren ihrer Mitrailleurkompagnien noch 432 Gurtenkisten und aus den Munitionskarren ihrer Munitionssaumkolonnen noch 504 Patronen- oder Handgranatenschachteln, die keinen Platz auf den Saumtieren gefunden hatten, in einem Depot bei Gasteren zurückgelassen; sie sind in erster Linie abzuholen. Im weitern muß nun täglich soviel Munition und Verpflegung, als die Saumkolonnen mit ihren sämtlichen Saumtieren transportieren können und der Nachschub erfordert, von Kandersteg an den Umladeort Gasteren geschafft werden. Als Transportmittel empfiehlt sich für alle schweren Lasten der Karren; für voluminöse Lasten von geringem spezifischem Gewicht (Heu eventl. Brot) aber der Kastenfourgon. Auf den bei der Brigade verfügbaren 158 Karren können 31,600 kg (200 pro Karren) verladen werden. Mit dieser Nutzlast legen sie den Hin- und Rückweg zwischen Kandersteg und dem Biwak Gasteren in 6 Stunden zurück. Wechselt man Führer und Zugpferde, so kann jeder Karren den Weg täglich 2 Mal machen. Das verlangt 316 Führer und Pferde, die dem Bagagetrain (136 Führer, 272 Zugpferde) oder der Geb.-Park.-Kp. 1/3 (68 Führer, 116 Zugpferde) oder der Geb.-Verpfl.-Kp. 1/3 (80 Führer, 138 Zugpferde) entnommen werden können. Um die Karrenpferde auf dem steilen Aufstieg durch die Klus zu entlasten, können jeweilen pro Karren 4 Mann des Inf.-Reg. 46 für eine Stunde zur Verfügung gestellt werden. Wenn sie mit den Zugstrangen ziehen helfen, kann die Karrenkolonne die Klus in einer Stunde passieren, ohne daß eine Ueberanstrengung von Mannschaft und Pferden eintritt.

Eine Entlastung der Saumkolonnen oder ein Vorschieben der Fassungsplätze wäre möglich, wenn der Verlad und das Biwak der Saumkolonnen von Gasteren nach Gfällalp oder noch weiter hinauf verlegt werden könnten. Das ist anzustreben. Daher werden Sap.-Bat. 23 und ein Bat. des I.-Reg. 46 Befehl erhalten, den Weg zunächst nach Gfällalp, wenn die Zeit reicht bis nahe unter den Lötschenberggletscher für Karren fahrbar zu machen. Fehlende Werkzeuge werden requiriert.

Stehen Behelfsbastsättel (sogenannte Karpathensättel) zur Verfügung, so ist es möglich, Train- oder Reitpferde zu verwenden, um Verpflegung von Gasteren bis Gfällalp oder bis unter den Lötschenberggletscher zu säumen, wo sie auf die Saumtiere der Verpflegungs-Saumkolonnen umgeladen wird. Reichen Zeit und Mittel aus, den Weg bis zur Paßhöhe zu verbessern (Sprengungen können ohne Bedenken vorgenommen werden, sobald der Gebirgsübergang begonnen hat), so kann das Heu auf Karpathensätteln bis zur Paßhöhe gesäumt werden.

B. *Komb. I.-Brigade 23 an der Gemmi.*

Die einzigen Fuhrwerke, die I.-Reg. 46 auf dem Gemmiweg verwenden kann, sind die 84 Mitrailleurkarren, 5 Telephonkarren und 8 Sanitätskarren dieses Regiments; dazu kommen die 63 Mitrailleurkarren, 4 Telephonkarren und 6 Sanitätskarren des I.-Reg. 47. Weil die Telephonkarren für die technischen Zwecke reserviert bleiben müssen, beträgt die Gesamtzahl der für den Nachschub auf dem Gemmiweg benützbaren Karren 161. Ferner stehen für diesen Nachschub die 84 plus 63 = 147 Bastsättel der Mitrailleurkompagnien beider Regimenter zur Verfügung. San.-Kp. 23 hat auf ihren Handpferden sechs Tragsättel, braucht sie aber für den sukzessiven Transport ihres Sanitätsmateriales in den Abschnitt.

Diese 161 Karren und 147 Bastsättel müssen nun für den Nachschub intensiv ausgenützt werden.

Beim Marsch des I.-Reg. 46 in den Abschnitt marschieren die Infanteriekompagnien voraus. Ihnen folgen als vereinigte Gefechtsstaffel die 4 Mitrailleurkompagnien mit allen übrigen Karren. Der Marsch der Bataillone würde gestört und verlangsamt, wenn die Mitrailleurkompagnien bataillonsweise folgten; denn die Ueberwindung der Kehren südlich der Klus wird vor allem das erste

Mal nicht fließend stattfinden. Das muß vorerst gelernt werden.

Den Mitr.-Kpn. I—IV/46 werden vorübergehend noch 84 Trainpferde mitgegeben, sodaß pro Karren 2 Pferde verfügbar sind. Die mit Bastsätteln ausgerüsteten Karrenpferde tragen Gewehr-, Lafetten-, Munitions- und Büchserreffe, ferner die Kochkisten und Zugskochausrüstungen der Mitrailleurkompagnien. Die Trainpferde ziehen die halbgeleerten Karren. Pro Sanitätsdoppelkarren wird ebenfalls ein Trainpferd beigegeben, damit die Karren einzeln gezogen werden können.

Die 63 Mitrailleur- und 6 Sanitätskarren des I.-Reg. 47 werden im Kantonnement geleert. Von den 63 Mitrailleurkarrenpferden tragen 60 auf ihren Bastsätteln die 120 Kochkisten des I.-Reg. 46 und der Sanitätskompagnie 23 samt den Zugsausrüstungen; 3 tragen anderes Material. Die geleerten Mitrailleur- und Sanitätskarren des I.-Reg. 47 werden mit Schanzzeug, Munition, Verpflegung etc. für I.-Reg. 46 leicht beladen und ebenfalls mit Trainpferden bespannt. I.-Reg. 47 hat die Begleitmannschaft (4—6 Mann) pro Karren zu stellen, die es braucht, um die Karren die Steilstrecke südlich der Klus hinaufzuschaffen. Es stellt auch Infanteristen als Hilfsführer für die Saum- und Karrenpferde.

Oberhalb der Steilstrecke wird die Last der Karren wieder durch die Saumlast ergänzt; die Trainpferde ziehen die normal beladenen Karren in die Biwaks der Truppen an der Gemmi, wo sie sofort abgeladen werden. Von der Begleitmannschaft rasten am oberen Ende der Steilstrecke so viele Mann, als noch notwendig sind, um die leeren Karren auf dem Rückweg über die Steilstrecke zu lenken, zu bremsen, eventl. zurückzuhalten. Die übrige Mannschaft kehrt mit den Karrenpferden sofort nach Kandersteg zurück und holt neue Saumlasten. Ueber Nacht bleiben keine Führer, Pferde und Karren in den Zeltlagern auf der Gemmi. Sind die Lasten (Maschinengewehr-, Lafetten-, Büchser- und Munitionsreffe, Kisten mit Reservematerial und Reserveläufen für M.-G., Gurtenkisten, Patronen- und Handgranatenschachteln, Kochkisten, Schanzzeug, Sanitätsmaterial, Verpflegung, Offiziersgepäck etc.) abgeladen und ist die Tagesarbeit vollbracht, so kehren die Führer mit sämtlichen Karrenpferden und Karren nach Kandersteg zurück, wo die Karren von neuem beladen werden, um mit ausgeruhten Mannschaften und Pferden immer wieder weitere Fahrten nach der Gemmi anzutreten, bis die dort lagernden Truppen mit allem (auch Holz) versorgt sind, dessen sie bedürfen. Die Karren können die ganze Hin- und Rückfahrt täglich 2 Mal machen; Führer und Pferde entweder die ganze Strecke einmal, oder die Steilstrecke zweimal.

Auch auf dem Gemmiweg müssen Offiziere mit der Leitung des Nachschubes beauftragt werden. Falls er sich dazu eignet, kann vorläufig der Generalstabsoffizier der I.-Brigade 23 die Oberleitung übernehmen, bis die Brigade in den Kampf tritt. Die Führer der Gefechtsstaffeln der I.-Reg. 46 und 47 und der Kommandant der Geb.-Parkp. I/3 können die Führung der beiden Tageskolonnen und die Leitung auf der Steilstrecke übernehmen, unterstützt durch die Kompagnieoffiziere aller Mitrailleurkompagnien und die Kommandanten der Mitr.-Kpn. I—III/47, während der Trainoffizier der Brigade mit den Kommandanten der Geb.-Verpfl.-Abt. 3, und der Geb.-Verpfl.-Kpn. I/3 und 23 den Dienst in Kandersteg überwacht und dafür sorgt, daß alles zur richtigen Zeit bereitsteht.

2. **Zweiter Fall. Goppenstein wird genommen, aber der Tunnel ist noch unbenützbar und der Widerstand vor Leukerbad dauert an.**

Ein Vorgehen über Mittal hinaus wäre verfrüht. Alle an der Lonza verfügbaren Kräfte werden verwendet, um den Widerstand zwischen Lonza und Dala zu brechen. Unter Umständen muß ein Teil des I.-Reg. 47 nachgezogen werden, um den südlich Goppenstein erreichten Abschnitt zu sichern, damit Geb.-Reg. 29 ganz oder teilweise gegen die Dala verwendet werden kann; vorher sollte aber der Landsturm für den Dienst hinter der Front bereitstehen.

Für den Nachschub ändert sich nichts.

3. **Dritter Fall: Goppenstein und Leukerbad sind genommen, aber der Tunnel noch unbenützbar.**

Sofort muß der Nachschub für die im Dalatal eintreffenden Truppen (komb. Geb.-Reg. 30 und I.-Reg. 46) über die Gemmi geleitet werden.

Die mit Bastsätteln ausgerüsteten Karrenpferde und in Leukerbad zu bildende Trägerkolonnen des I.-Reg. 46 werden verwendet, um aus den längs der Gemmi angelegten Magazinen den Nachschub für das Regiment nach Leukerbad zu schaffen. Auch Geb.-Reg. 30 holt nun seinen Nachschub auf der Gemmi ab und verwendet dazu seine Saumtrainstaffeln und Saumkolonnen. Unterdessen setzt der *Nachschub von Kandersteg nach der Gemmipaßhöhe* in erhöhtem Maße ein. Dazu werden verwendet: die mit Bastsätteln ausgerüsteten Karrenpferde des I.-Reg. 47, solange sie nicht mit dessen Mitrailleurkompagnien über Gemmi oder Lötschenpaß nachgezogen werden müssen; die Karren des I.-Reg. 47; alle Karren, die Geb.-Brig. 15 im Gasterentale nicht mehr bedarf, weil nur noch Geb.-Reg. 29 über den Lötschenpaß zu ergänzen ist. Die Leitung des Nachschubes an der Gemmi kann nun der Kommandant der Geb.-Park-Abt. 3 übernehmen, und die Leitung des Nachschubes im Gasterental und am Lötschenpaß ganz dem Säumeroffizier der Geb.-Brig. 15 übertragen werden.

4. **Vierter Fall: Das Rhonetal ist erreicht, der Tunnel aber noch unbenützbar.**

Die beiden Gruppen stehen mit ihren Vorposten an der Rhone bei Varen, Leuk, Nieder-Gampel, Gampeln, Nieder-Gestelen. Die beiden Nachschubswege sind sehr lang geworden, denn die Entfernungen betragen: zwischen Kandersteg und Leuk-Stadt in jeder Richtung rund 12, von Kandersteg bis Gampel 13 und zurück 15 Marschstunden. Auf jeder Strecke sind 4 Ablösungen an Mannschaft und Pferden notwendig, um den Nachschub zu bewältigen. Ueberdies muß nun auch I.-Reg. 47 ins Rhonetal nachgezogen werden; denn auf die Mitwirkung dieses Truppenkörpers zur Festhaltung des Gegners und Verhinderung von Truppenverschiebungen im Rhonetal kann nicht länger verzichtet werden. Auch dieses Landwehrregiment dürfte aus folgenden Gründen über die Gemmi nachgezogen werden: das Schwergewicht der Kraft muß in die Gegend von Leuk verlegt werden, weil dieser Flügel dem untern Rhonetal näher liegt, wo die erste Entscheidung fallen wird. Ueber die Gemmi läßt sich auch der Nachschub für die Hauptkraft und insbesondere für Feldtruppen leichter durchführen, als über den 366 Meter höheren,

längeren und schwierigeren Lötschenpaß. Von Varen kann der Weitermarsch auf dem rechten Rhoneufer nach Salgesch-Sierre angetreten werden, während nach Eintreffen in Gampel die Rhone überschritten und eventl. die Nachhutstellung am Pfinwald überwunden werden muß.

Wie Karren nach Leukerbad und Kummenalp transportiert werden können, wurde unter III. besprochen. Durch Versuche ist festzustellen, ob nicht soviele leere Gebirgsfourgons über die Gemmi transportiert werden können (vielleicht sind sie auf den beiden Steilstrecken zerlegt zu transportieren[1]), als der Nachschub auf der Strecke Leukerbad-Kandersteg erfordert. Alle 4 Saumkolonnen müssen nun zur Verfügung des komb. Geb.-Reg. 29 gestellt werden, damit es seinen Nachschub über den Lötschenpaß bewältigen kann. Dann verfügt es in Gefechtsstaffel, Küchensaumtrain, Bagagesaumtrain und Saumkolonnen über annähernd 880 Saumtiere oder 4 Gruppen zu 220 Tieren. Jede dieser Gruppen kann täglich ein Viertel des Hin- und Rückweges machen und im Hinweg eine Tagesverpflegung pro Mann und Pferd und die Nutzlast einer Munitionskolonne tragen. Kummenalp und Restialp auf dem Hinmarsch, Ferden auf dem Rückmarsch können Zwischenstationen sein. Die meisten der für den eigenen Bedarf der Saumkolonnen bestimmten Saumtiere müssen nun diesem Zwecke dienen, weil die Kolonnen nur alle 4 Tage nach Gasteren zurückkehren.

Zwischen Kandersteg und Gasteren sind täglich nur noch ca. 13,500 kg auf Karren und Gebirgsfourgons nachzuschieben, wofür die 36 Mitrailleurkarren und 9 Gebirgsfourgons der Geb.-Mitr.-Kpn. I—III/29 genügen, sobald 2 Tagesfahrten gemacht werden. Das erfordert 108 Zugpferde.

Für die *Gemmistrecke* bleiben verfügbar:

Die 36 Mitrailleurkarren des Geb.-Reg. 30, die 84 Karren der Munitionssaumkolonnen und die 161 für den Nachschub verwendbaren Karren der I.-Brig. 23, also 281 Karren. Damit kann, von den beiden Steilstrecken abgesehen, eine Nutzlast von 56,200 kg transportiert werden. Nun beträgt das Gewicht einer Tagesverpflegung für die im Dalatal befindlichen Mannschaften des Geb.-Reg. 30 und der I.-Brig. 23 höchstens 26,000 kg. Rechnet man per Regiment noch das auf einer Munitionssaumkolonne verladene Munitionsgewicht (9,600 kg) hinzu, so macht das weitere 28,800 kg aus. Verpflegung und Munition machen also kaum die Nutzlast der 281 Karren aus. Diese Karren können somit den Nachschub für alle 3 Regimenter auf der Strecke Kandersteg-Gemmipaßhöhe besorgen, nur müssen Mannschaft und Pferde jeden zweiten Tag ruhen, weil Hin- und Rückmarsch ohne Rasten und Umlad mindestens 10 Stunden erfordern. Für diese Strecken sind also zwei Ablösungen mit 562 Führern und 562 Zugpferden erforderlich.

Auf der Steilstrecke südlich Klus sollte zur Entlastung der Karren die Hälfte der Last, also 28,100 kg gebastet werden. Ordonnanzbastsättel sind hiefür nicht vorhanden. Vielleicht wurden aber Karpathensättel bereit gestellt, die eine Nutzlast von 50 kg erlauben. 28,100 kg geben 562 Saumlasten für Karpathensättel. Die Steilstrecke muß also entweder täglich einmal mit 562 oder zweimal mit 281 Pferden mit Behelfssätteln begangen werden.

[1]) Es wiegen: Kasten 2?6 kg, Vorderwagen 46 kg, vier Räder 88 kg, Deichsel 11 kg, Wagenausrüstung 29 kg.

Mehr als zweimal täglich, in der Morgenfrühe und am Abend, kann von den gebirgsungewohnten Trainpferden, die unter den Karpathensätteln gehen müssen, der 600 Meter betragende Aufstieg nicht verlangt werden.

Von der Gemmipaßhöhe nach Leukerbad muß ausschließlich gesäumt werden. Die Truppen im Dalatal verfügen über 485 Saumtiere des Geb.-Reg. 30 und 159 mit Bastsätteln ausgerüsteten Karrenpferde der I.-Brig. 23. Verteilt man die obenerwähnte Gesamtlast des Nachschubes von 54,400 kg auf diese 644 Saumtiere, so ergibt sich eine Nutzlast von ca. 84 kg pro Tier.

Gelang es, Gebirgsfourgons nach Leukerbad zu schaffen (für den Nachschub von Leukerbad bis Varen und Leuk sind ca. 80 notwendig), so erfordert dies nochmals 160 Zugpferde.

Aus Vorstehendem ergibt sich für die Strecke Varen, Leuk-Gemmi-Kandersteg-Gasteren folgender Pferdebedarf (ohne die Saumtiere an der Gemmiwand):

Für Gasterental 108 Pferde für Karren und Fourgons; für Kandersteg-Gemmipaßhöhe 562 Pferde für Karren; für Steilstrecke südlich Klus 281 oder 562 Pferde mit Karpathensätteln; für Leukerbad-Leuk 160 Pferde für Fourgons. 1,111 oder 1,392 im Ganzen.

Vorhanden sind:

	Zugpferde
Im Bagagetrain der Gebirgsbrigade 15	272
In Geb. Parkkp. I/3 (mit Abt.-Stab)	116
In Geb.-Verpfl.-Kp. I/3 (mit Abt.-Stab)	138
In Komb. I.-Brig. 23 (ohne die 159 Karrenpferde mit Bastsätteln)	598
Total	1,124

Dazu kommen:

Reitpferde der Geb.-Brig. 15	198	
„ „ komb. I.-Brig 23	134	
Total Reitpferde		332
Gesamttotal Pferde		1,456

Weil die Reitpferde während der ganzen Operation keine Arbeit zu leisten hatten, können sie (von edlen Pferden abgesehen) aushilfsweise zum Säumen mit Karpathensätteln auf der Steilstrecke südlich Klus verwendet werden.

Unter äußerster Anspannung aller Mittel läßt sich also der Nachschub noch bewerkstelligen, wenn sich die Gruppe am Austritt der Dala ins Rhonetal defensiv verhält. Dazu wird sie vorläufig auch durch den Mangel an Artillerie und voraussichtlich durch eine *rote* Nachhutstellung beidseits des Illgrabens gezwungen.

Auf die Witterungsverhältnisse muß Rücksicht genommen werden. Zwischen 10 und 11 Uhr morgens hatte ich mit dem uns zu früh durch den Tod entrissenen wackeren Vorkämpfer für unsere Armee- und Landesinteressen, Oberst *Karl Müller*, bei wolkenlosem Himmel auf dem großen Hockenhorn gerastet und 6 Uhr abends marschierten wir bei wolkenbruchartigem Regen durchs Gasterental nach Kandersteg. Im Hochgebirge muß also mit plötzlichen, sehr heftigen Witterungsumschlägen gerechnet werden, durch welche die Bergpässe unterbrochen und der Nachschub in Frage gestellt werden kann. Das Gruppenkommando hat vorgesorgt und Sap.-Bat. 23 und I.-Reg. 47 für den Nachschub und die Wegverbesserung zur Verfügung gehalten. Allein das Regiment muß nach einigen Tagen eingesetzt werden und auch das Sap.-Bataillon kann auf die Dauer im Wallis nicht entbehrt werden. Somit muß das Gruppenkommando frühzeitig beim Armee-

kommando um die Kommandierung von Ingenieuroffizieren, Genie- und Infanterieeinheiten des Landsturmes und Hilfsdienstpionieren nachsuchen. Sie müssen so frühzeitig in Kandersteg zur Verfügung stehen, daß kein Tag Unterbrechung in der Benützbarkeit der Wege riskiert wird. Mit dem Begehren nach Mannschaft und ihrer Kommandierung darf nicht zugewartet werden, bis ein Unwetter den Nachschubsweg unterbrochen hat. Die Werkzeuge für diese Wegarbeiterdetachemente sind rechtzeitig im Kandertal zu requirieren. Für Verpflegung und Unterkunft ihrer Mannschaft ist vorzusorgen.

Auf dem Gemmi- und Lötschenweg muß sich der Nachschub von Tag zu Tag regelmäßiger und planmäßiger gestalten. Kader, Führer und Pferde lernen die Wegstrecken kennen, die Marschzeiten werden durch die gewonnene Erfahrung bekannt. Man kann also ziemlich genau das Eintreffen der Kolonnen an den Punkten kennen, wo Führer und Pferde gewechselt werden müssen und wie für die Relais der Bergpost einen Fahrplan aufstellen, damit die Ruhe von Mannschaft und Pferden nicht durch unnötige Fahrten verkürzt wird und eine regelmäßige Verpflegung gesichert ist.

5. **Fünfter Fall: Leuk und Gampel sind erreicht, der Lötschbergtunnel benützbar.**

Auch bei diesem Fall muß das Gruppenkommando weit vorausdenken, damit nach Oeffnung des Tunnels mit dem Transport der hinter den Pässen zurückgebliebenen Pferde und Fuhrwerke nicht zugewartet werden muß, bis erst die Transportvorbereitungen getroffen sind. Allein der Zeitpunkt der Transporte hängt auch von den Verhältnissen im Rhonetal ab. Sie dürfen nicht verfrüht beginnen, sonst tritt im Tal der Lonza eine gefährliche Stauung von Fuhrwerken ein.

Dringlich ist der Transport der Fuhrwerke und Zugpferde des Geb.-Reg. 29 bei Gampel. Bei den Truppen im Tal der Dala kann man aber vorläufig Fuhrwerke kaum gebrauchen.

Im Rhonetal angelangt stehen die *blauen* Kolonnenspitzen erst vor dem Fluß. Um zu ihren Truppen im Dalatal zu gelangen, müssen die bei Goppenstein ausgeladenen Fuhrwerke zweimal die Rhone überschreiten, bei Gampel und Leuk. *Rot* kann aber die Brücken zerstört haben. Vielleicht hat es nur das rechte Rhoneufer geräumt und behauptet sich noch in der starken Nachhutstellung zwischen Agarn und Pfin. *Rot* kann auch aus einer Nachhutstellung, die beidseits der Rhone auf der Linie Pfin-Salgesch liegt, die von Suste nach Leuk führende Straße unter Artilleriefeuer halten. Diese Verhältnisse sind zu erwägen. Unter Umständen muß der Brückenbau dem Transport der Fuhrwerke für die Truppen im Dalatal vorangehen und bleiben diese Truppen noch längere Zeit auf den Nachschub über die Gemmi angewiesen.

Für den bevorstehenden Kampf im Rhonetal kann die Verstärkung der aus dem Kandertal gekommenen Gruppe durch Kavallerie und Flieger für die Aufklärung, durch Feld- und Haubitzbatterien für den Kampf, eine Pontonierkompagnie für den Brückenschlag, eine Ambulanz für die Errichtung eines Feldspitales, eine Sanitätskolonne für den Rückschub der Verwundeten zunächst zweckmäßiger und dringender sein, als der Nachschub der Trainstaffeln für die im Dalatal stehenden Truppen. Ist aber die Straßenverbindung zwischen Gampel und Leuk einmal offen, so müssen diese Staffeln rasch bei Geb.-Brig. 15 und komb. I.-Brig. 23 eintreffen, damit die Gruppe für Operationen im Rhonetal verwendungsbereit wird.

(Schluß folgt.)

Noch mehr über Mitrailleure.

Es ist sicher ein gutes Zeichen für die Mitrailleure, daß momentan über sie so viel geschrieben wird.

Was aber der Waffe nichts nützt, sondern eher schadet, das sind die Unstimmigkeiten, von denen man verschiedentlich hat lesen können, betreffe es die Auswahl der Leute, Unteroffiziere und Offiziere, betreffe es das Schießverfahren oder die Bewaffnung der Fahrer und Führer, sowie die Ausbildung dieser Leute.

Was die Ausbildung und spezielle Auswahl der Mitrailleure anbelangt, glaube ich, muß unbedingt dem Artikel H. M. „Eine andere Meinung“ in Nr. 5 Recht gegeben werden.

Warum sollen die Mitrailleure der Fahr.-Mitr.-Abt. die Ausgewählten sein? Warum soll der Mann der Fahrenden Mitr. intelligenter, strammer, selbständiger sein?

Es kann sicher kein stichhaltiger Grund dafür angegeben werden. Im Gegenteil, ich gehe mit H. M. absolut einig darin, wenn er sagt, der Inf.-Feld-Mitr. hat strengeren Dienst, muß mehr Strapazen durchmachen, muß deshalb nicht nur körperlich sondern auch geistig widerstandsfähiger sein als sein fahrender Kamerad, sonst versagt er.

Wenn die Fahr.-Mitr. die beste Truppe sein soll in der Division, so muß sie aus dem Material gemacht werden aus dem sie besteht, nicht aber aus, aus andern Einheiten herausgeholten besten Soldaten.

Dieses Herausholen der Besten aus den Inf.-Mitr.-Kp. oder sogar Versetzen von schlechten Mitrailleuren in die Inf.-Mitr. ist ein Unding.

Als Kommandant einer Fahr.-Mitr.-Abt. würde ich mich schämen, wenn mir nachgesagt werden könnte, die Art und Weise der Zusammenstellung deiner Leute ist unkameradschaftlich und ein Armutszeugnis für dich; du scheinst nicht imstande zu sein, selber deine Leute heranzubilden zu Gardesoldaten, wenn es doch solche sein wollen. Für die Unteroffiziere gilt absolut das gleiche.

Bei den Offizieren darf eine Ausnahme gemacht werden und warum? Dem tüchtigen Mitr.-Offizier gehört eine Belohnung, die kann darin bestehen, daß man ihm ein Pferd gibt. Nicht nur das, der tüchtige Mitr.-Zugführer wird sich später als Kp.-Offizier, als Kp.-Kdt. eignen und kann durch die Versetzung zu den Fahrenden dort noch besser und gründlicher ins Pferdewesen eingearbeitet werden.

Dieser Grund ist allein stichhaltig, in allem übrigen leistet der Feld-Mitr.-Offizier das gleiche, wenn nicht mehr.

Schießverfahren: Wie viel ist darüber geschrieben worden! Und doch kommen alle, wenn man der Sache auf den Grund geht, aufs selbe heraus und zwar: „Man lasse den gesunden Menschenverstand walten!“

Wie falsch wäre es z. B., bei Abwehr eines Sturmangriffes auf 100 oder sogar 50 Meter noch mit angezogenen Klemmhebeln zu schießen, wie noch