



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Betrachtungen zu den Kaisermanövern von 1907

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**



## Betrachtungen zu den Kaisermanövern von 1907



weck der nachstehenden Zeilen ist nicht etwa, den Verlauf der diesjährigen Kaisermanöver zu schildern und kritisch in den Gang der militärischen Ereignisse einzutreten, sondern vielmehr ein zusammenhängendes Bild von den vielfachen technischen Neuerungen zu geben, die erprobt worden sind, und von den Hilfskräften aller Art, die zwar nicht alle unmittelbar zur normalen Gliederung des Heeres gehören, aber doch zum Erfolge des Ganzen beigetragen haben und deshalb von lehrreichem Interesse sind. Es sollen dabei auch Hinweise auf gleichartige Erfahrungen und Vervollkommnungen bei andern Armeen gegeben werden, da hierdurch mancherlei Anregung geboten und ein guter Maßstab für das schon erreichte und noch zu erstrebende Ziel gefunden wird.

Wenn wir uns nun bei dieser Arbeit zunächst mit den Hilfskräften beschäftigen, so fallen uns vor allen Dingen die zahlreichen Radfahrer und geschlossenen Radfahrerformationen auf, die während der Manöver in Dienst gestanden haben, und um die sich diesmal ein wahrer Sagenkreis gesponnen hat. Hauptsächlich deshalb, weil es sich nach den Ergebnissen vergangner Jahre nicht recht erklären ließ, daß die Heeresverwaltung wiederum Radfahrerabteilungen aus den einzelnen etatsmäßig bei den Truppen vorhandenen Radfahrern gebildet haben sollte. In der Tat ist dies aber doch der Fall gewesen. Es sollte nochmals der Versuch gemacht werden, ob nicht Radfahrerkompagnien, der vorgezogenen Kavallerie beigegeben, bei Besetzung wichtiger Geländeabschnitte von besonderm Nutzen sein würden und sich darum ihre Aufstellung als festes Glied im Heeresverbande schon im Frieden empfehle. Wie wir hören, sind auch diesmal wieder die Ansichten über die Zweckmäßigkeit der Verwendung solcher Kompagnien geteilt. Während die einen von den Resultaten sehr zufriedengestellt sind und sich für den Kriegsfall mannigfache Vorteile von dergleichen Formationen versprechen, stellen andre die günstigen Ergebnisse durchaus nicht in Abrede, befürworten aber, die Aufstellung geschlossener

Kadfahrerabteilungen im Kriege zu improvisieren. Unser Standpunkt ist der, daß eine bestimmte Entscheidung nach der einen oder der andern Richtung schon jetzt gefaßt werden sollte. Die oft besprochenen Vor- und Nachteile einer Kadfahrertruppe müssen an sach- und fachkundiger Stelle gegeneinander abgewogen und zu einem abschließenden Urteil gefördert werden können. Kadfahrerkompagnien erst im Mobilmachungsfall zu organisieren, erscheint uns aber keinesfalls als der gangbarste Weg, ganz abgesehen davon, daß wir etatsmäßig insgesamt nur 110 Kadfahrer bei jeder Division haben, und daß mindestens ein Teil dieser Leute für den Dienst unmittelbar bei der Truppe unentbehrlich ist. Selbst für den Fall, daß das Motorrad mehr noch als gegenwärtig zum Gebrauch bei der Truppe herangezogen werden sollte, wird der einzelne Truppenteil auf den Kadfahrer mit der jetzt gebräuchlichen Maschine nicht verzichten können. Vielfach wird ja auch bei uns von Seiten der Anhänger geschlossener Kadfahrerformationen auf das von der belgischen, italienischen und französischen Armee gegebene Beispiel hingewiesen. Die hier vorhandenen Kadfahrerkompagnien sind schon wiederholt als ideale Vorbilder bezeichnet worden. Motorisch aber ist, daß man zum Beispiel in hohen militärischen Kreisen Frankreichs heute durchaus nicht nur des Lobes voll ist von dieser Organisation, trotz der vorübergehend guten Leistungen, die in den Manövern von 1905 mit dem Kadfahrerbataillon des Majors Gérard erreicht worden sind. Es hat deshalb bis jetzt nicht nur keine Neuaufstellung von Kadfahrerbataillonen stattgefunden, sondern auch die beabsichtigte Vermehrung von Kadfahrerkompagnien, die von 6 bis auf 22 gebracht werden sollten, ist bis zur Stunde noch unterblieben.

Während also über die Geeignetheit von Kadfahrerabteilungen bei uns auch nach den diesjährigen großen Herbstübungen die Meinungen noch auseinander gehen, was die Maschinengewehrabteilungen anlangt, stimmt das Urteil dahin überein, daß sie von größtem Nutzen sind und sich bei jeder Gelegenheit sowohl zur Unterstützung des Infanteriegefechts als auch bei den Kavalleriedivisionen bewährt haben. Es wäre darum nur freudig zu begrüßen, wenn es sich bestätigen sollte, daß die bis jetzt bei den preußischen Truppenteilen vorhandenen 13 Maschinengewehrabteilungen sämtlich der Kavallerie überwiesen werden sollen, während für die Infanterie neue Abteilungen dieser Art aufgestellt würden. Vorderhand haben wir ja in dieser Bewaffnung vor unsern beiden Verbündeten noch einen ziemlichen Vorsprung voraus, und auch die französische Armee hat uns darin noch nicht erreicht. In Frankreich ist man aber mit allem Nachdruck an der Arbeit, das Versäumte nachzuholen. Die zu Beginn des Jahres der Waffenfabrik St. Etienne in Auftrag gegebenen 500 Maschinengewehre sind soeben abgeliefert worden, und weitere 800 Stück sollen demnächst bestellt und teils ebenfalls in St. Etienne, teils in der eigens für diese Zwecke hergestellten Werkstatt im Arsenal von Toulouse angefertigt werden. Noch vor Ablauf dieses Jahres will die französische Heeresleitung 3 Maschinengewehrabteilungen für die Infanterie aufstellen und zugleich

sämtlichen 8 Kavalleriedivisionen je 2 solcher Abteilungen zuweisen. In Italien ist die Maschinengewehrfrage bei der Feldarmee erst in diesen Tagen entschieden worden, indem 220 solcher Gewehre vom Maximsystem in Auftrag gegeben worden sind, dagegen hat die österreichisch-ungarische Armee schon seit einiger Zeit einen bedeutenden Schritt nach vorwärts getan, indem sie die Ausrüstung sämtlicher 5 Kavalleriedivisionen mit Maschinengewehrabteilungen beschloß und für die 12 neu organisierten Gebirgsbrigaden die Aufstellung von Gebirgsmaschinengewehrabteilungen anordnete. Am weitesten vorgeschritten in der Bewaffnung mit Maschinengewehren ist die russische Armee, nachdem hier seit dem Kriege gegen Japan jeder Infanteriedivision und Schützenbrigade ein bis zwei Maschinengewehrkompanien zugeteilt worden sind.

Wie die Maschinengewehre so hat sich in den Kaisermanövern auch die der Kavallerie beigegebene berittne Pionierabteilung von großem Nutzen gezeigt. Zur Richtigstellung anders lautender Angaben sei jedoch erwähnt, daß diese Abteilung in diesem Jahre nicht zum erstenmal gebildet, sondern schon 1906 bei den Kaisermanövern in Schlesien versuchsweise verwandt worden ist. Wir sind auch der Ansicht, daß diese berittnen Pioniere der französischen Formation radfahrender Sappeure bei den Kavalleriedivisionen vorzuziehen sind. Gerade für diese Pioniere hat sich sehr häufig die Notwendigkeit gezeigt, daß sie von der Straße abbiegen und querfeldein der Division folgen oder ihr mitunter sogar vorausseilen mußten, um die ihnen übertragenen Aufträge auszuführen. Sie wären in dem diesjährigen Manövergelände, auf Räder gesetzt, gar nicht imstande gewesen, Nutzbringendes zu leisten.

Viel bemerkt wurde die der Artillerie zum erstenmal zugeteilte Scheinwerferabteilung mit den beiden Reiß-Vial-Apparaten. Es waren zwei vierspännige Wagen; auf den Vorderrädern ruhte eine Art Proze mit Mannschaftsitz, auf den Hinterrädern eine abhängbare Lafette, auf der der eigentliche Apparat, Rohr und Trommel, sowie zwei Sitze wie bei den Geschützen angebracht waren, dazu zwei Beiwagen mit Geräten. Der Vial-Apparat wurde im Jahre 1905 zuerst in Frankreich in Gebrauch genommen und besteht in einer Blitzlichtvorrichtung, die dem Gegner anzeigt und ihm durch Bestrahlung bemerkbar macht, daß er beschossen wird. Gegenüber den Tuchrahmen, die zu diesem Zwecke bei uns und andern Armeen in Gebrauch sind und je nach der Farbe, die gezeigt wird, der betreffenden Truppe kenntlich machen soll, daß sie sich im feindlichen Feuer befindet, bedeutet der Apparat einen Vorteil. Nur wird es notwendig sein, daß für die Zukunft die Truppe über diesen Apparat noch etwas sorgfältiger instruiert wird, denn jetzt war es vorgekommen, daß in vielen Fällen die beschossene und angespiegelte Truppe die Bedeutung des auf sie fallenden Lichtkegels nicht erkannte. In Frankreich war der Vial-Apparat einige Zeit aufgegeben worden, da seine Leuchtkraft nicht über 3000 Meter reichte und somit den Anforderungen an Feldmäßigkeit nicht genügte. Inzwischen sind aber Verbesserungen an dem Apparat vorgenommen worden, sodaß er in diesem

Jahre bei den Armeemanövern im Südwesten wieder benutzt werden konnte. Bei uns hat die Firma Zeiß den Vial-Apparat verbessert, dessen Lichtkegel nunmehr auf 4000 Meter noch eine Breite von 150 Meter beleuchtet, die etwa dem Querschnitt der Geschößgarbe eines Schrapnells entspricht.

Sehr zahlreich sind auch in diesem Kaisermanöver die verschiedensten Hilfsmittel des Befehls-, Nachrichten- und Verkehrswesens vertreten gewesen. Mehr als je zuvor bedarf die moderne Kriegführung dieser Hilfsmittel, denn ohne sie können die heutigen Massenheere auf den viele Kilometer weiten Schlachtfeldern nicht nur nicht mit Erfolg geleitet, sondern auch nicht mit den nötigen Bedürfnissen versehen werden. Auch diesmal waren wieder Vertreter fast aller Arten der Verkehrstruppen hinzugezogen, insbesondere traten die Telegraphen- und Luftschiffertruppen in Tätigkeit. Vor Beginn der Übungen wurde das Manövergelände mit einem großen neutralen Telegraphennetz überspannt, das hauptsächlich zur Verfügung der Manöverleitung stand, um jederzeit genaue Nachrichten über alle Vorgänge zu erhalten und zugleich eine Überwachung der tausenderlei Maßnahmen zu ermöglichen und um jederzeit da eingreifen zu können, wo es notwendig war, die Führer oder sonstige Stellen des Verkehrs und der Verpflegung mit Anweisungen zu versehen. Die Korps-telegraphenabteilungen stellten Verbindungen zwischen den Korps und den Divisionen, kleinere Abteilungen wieder die Verbindungen der Divisionsstäbe mit der Gefechtszone her. Im Manöver von 1905 hatte General von Eichhorn am letzten Manövertage von rückwärts durch Feldfernsprecher das Gefecht vorzüglich geleitet, und die hierbei zum erstenmal bei uns gemachten Erfahrungen, die auf die Lehren des russisch-japanischen Kriegs zurückzuführen sind, hatten den Feldfernsprecher als ein sehr beachtenswertes, kaum entbehrliches Hilfsmittel der Nachrichten- und Befehlsübermittlung erkennen lassen. Solche Feldsprechabteilungen waren in diesem Jahre jeder Division und jedem Korps zugeteilt, so konnten zwischen den Korps- und Divisionsstäben, zwischen diesen und den Brigaden, den Regimentern und sogar bis zu den Vorpostenlinien Feldfernsprechleitungen gelegt werden, die das direkte Gespräch zwischen dem Kommandierenden, den übrigen Kommandobehörden und den vordersten Linien sowohl im Gefecht als auch während der Ruhe ermöglichten. Auch bei der Artillerie sah man Feldfernsprecher für den Meldedienst vorgeschobener Beobachtungsposten nach den Batterien hin während des Gefechts in Tätigkeit. Als Leitungsdraht diente das von einer kräftigen, widerstandsfähigen Isolierhülle umgebene Feldkabel, das auch bei mehrmaligem Auf- und Abwickeln, durch Überfahren von Wagen oder Huftritte nicht brüchig wird, oder der wenn möglich über Isolationsstützen oder Baumzweige ausgezogene blanke Kupferdraht. Die notwendige Vermehrung der Feldfernsprecherabteilungen ist durch die mit ihnen auch in diesem Manöver wieder gemachten Erfahrungen dargetan worden, und so werden Forderungen im Etat für die Beschaffung dieses äußerst praktischen Hilfsmittels der Befehlsübermittlung hoffentlich nicht ausbleiben.

Zur Nachrichtenübermittlung auf optischem Wege wurden verschiedene Feldsignalstationen verwandt, die in der Stunde bis zu dreihundert Worte gegenseitig übermitteln konnten. Die Feldsignalstationen mit ihren vorzüglich arbeitenden Apparaten, wie sie während des Aufstands in Deutschsüdwestafrika mit so großem Nutzen verwandt worden sind, zeichnen sich durch schnelle Beweglichkeit der einzelnen Stationen aus und sind wegen ihrer Fähigkeit, auch auf größere Entfernungen ohne besondern Kräfteaufwand schnell Verbindungen herzustellen, und wegen der Unmöglichkeit für den Gegner, die durch sie hergestellte Signallinie zu unterbrechen, ein unentbehrliches Mittel des militärischen Melde- und Nachrichtenwesens geworden. In diesem Jahre bei den Kaisermanövern sind die Feldsignalstationen noch ganz besonders dadurch nützlich gewesen, daß sie die Einführung einer neuen Art des Schiedsrichterspruchs ermöglicht haben. Die Entscheidung der Schiedsrichter litt bisher immer unter einer gewissen Unnatürlichkeit, indem der einzelne Richter an Ort und Stelle entschied, je nach der Lage und den Verhältnissen, wie sie sich unmittelbar vor seinen Augen abspielten oder ihm durch Hilfsorgane in Sichtweite berichtet worden waren. Darüber ging häufig nicht nur viel Zeit verloren, sondern sehr häufig paßte auch der Schiedsrichterspruch nicht in den Rahmen des Ganzen. Das kam natürlich daher, daß den Schiedsrichtern die Orientierung über die Gesamtsituation auf beiden Seiten oder über den Gang der Ereignisse an entfernter liegenden Punkten des Gefechtsfeldes fehlte. Diesem Übelstand haben nun die Feldsignalabteilungen dadurch abgeholfen, daß sie zu Beginn jedes Übungstages eine dauernde Verbindung zwischen den vier Oberschiedsrichtern und den Schiedsrichtern beider Parteien herstellten, wodurch diese in die Lage kamen, sich auf Grund der Anmärsche und Verschiebungen hinter der Front schon beizeiten ein Bild von dem voraussichtlichen Gange der Zusammenstöße zu machen. So fielen denn die Entscheidungen prompt und ohne viel Aufenthalt, was dem kriegsmäßigen Verlauf der Ereignisse sehr zustatten kam.

Die Luftschifftruppen erschienen wiederum mit Zesselballons und unterstützten die Führer beider Parteien wie die Oberleitung durch gute Nachrichten über die Vorgänge. Hoffentlich ist aber die Zeit nicht mehr fern, wo der lenkbare Ballon seine militärische Verwendbarkeit auch bei uns voll erreicht und an den Manövern teilnehmen kann. Wir haben uns ja über die lenkbaren Luftschiffe erst kürzlich an dieser Stelle eingehend ausgesprochen und können den damaligen Ausführungen heute nur noch hinzufügen, daß unsere Erwartungen durch die im Laufe des Septembers unternommenen Versuche mit dem Militärballon des Hauptmanns Groß und dem Parsevalluftballon der Luftschiffahrt-Studiengesellschaft durchaus in Erfüllung gegangen sind. Diese beiden Ballons werden ja bekanntlich jetzt erneuert werden und sollen uns im Verein mit dem Luftschiff des Grafen Zeppelin, das ebenfalls zurzeit erprobt wird und durch seine neunstündige Versuchsfahrt am 30. September eine bis jetzt unerreichte Glanzleistung gezeigt hat, endgiltig darüber Aufschluß geben, welches dieser drei

verschiednen Systeme für uns den gangbarsten und nutzbringendsten Weg zur Praxis des lenkbaren Luftschiffes bedeutet. Übrigens ist bis jetzt noch keine andre Armee in der Lage gewesen, einen lenkbaren Ballon bei den Herbstübungen in Gebrauch zu nehmen, sodaß hierin von einem bedeutenden Vorsprung bei unsern Nachbarn oder Freunden und Verbündeten nicht gut die Rede sein kann. In Italien, Österreich und Rußland hat man noch nicht einmal ernsthafte Versuche mit lenkbaren Luftschiffen gemacht, und der in England kürzlich erprobte Militärballon hat trotz aller günstigen Berichte von offizieller Stelle in Wirklichkeit nicht befriedigt. Und was endlich Frankreich anlangt, so hat es allerdings die beiden Lebaudyballons. Davon ist aber der eine nur für Ausbildungszwecke der Luftschifftruppe bestimmt und liegt dazu im Luftschiffpark Meudon bereit, und Patrie, der zweite Ballon vom Lebaudyssystem, wird zurzeit umgebaut. Er konnte deshalb auch nicht, wie ursprünglich von der Heeresverwaltung beabsichtigt worden war, an der im September bei Verdun veranstalteten Festungsübung teilnehmen. Ebensowenig ist die Nachricht zutreffend, daß die Franzosen bei ihren jüngsten kriegerischen Unternehmungen vor Casablanca lenkbare Ballons mitgeführt haben. Sicherlich wäre das eine vortreffliche Gelegenheit gewesen, diese neusten technischen Hilfsmittel der Kriegsführung auf ihre kriegsmäßige Verwendbarkeit zu prüfen, und man hat es in Paris sicherlich sehr bedauert, dem General Drude kein dazu bereites Material zur Verfügung stellen zu können. Das Expeditionskorps mußte sich mit dem Fesselballon begnügen, der gute Dienste bei der Aufklärung geleistet haben soll.

Wie in den beiden vorjährigen Kaisermanövern hat auch diesmal wieder das Freiwillige Automobilkorps vortrefflich seinen Platz ausgefüllt. Zweiundzwanzig Herren waren mit ihren Wagen auf die Oberleitung und die beiden Parteien verteilt und haben den nicht leichten Dienst zu voller Zufriedenheit ihrer Auftraggeber getan. Das Freiwillige Automobilkorps bildet sich auf diese Weise immer mehr zu einer wichtigen und vollwertigen Ergänzung unsrer modernen militärischen Organisation aus. Übrigens sind nicht etwa alle Mitglieder des Kaiserlichen Automobilklubs auch Angehörige des Freiwilligen Automobilkorps. In dieses werden vielmehr nur die Klubmitglieder eingestellt, die sich verpflichten, im Kriegsfalle unbeschränkt, in Friedenszeiten innerhalb von vier aufeinanderfolgenden Jahren mindestens drei Dienstleistungen von je zehn Tagen zu übernehmen. Auch sonst werden große Opfer von den Angehörigen des Korps verlangt: sie haben ihre Uniform, die sie gegenüber den Militärpersonen als im Dienst des Heeres stehend kennzeichnet, sich selbst anzuschaffen, ferner für ihre Ausrüstung, ihre Maschine, ihren Chauffeur, ihre Equipierung selbst zu sorgen. Der Staat weist ihnen nur eine geringe Entschädigung zu, die ungefähr dem Satz entspricht, den er an requirierte gewöhnliche Fuhrwerke zu zahlen haben würde.

Aber nicht nur bei uns, sondern auch bei andern Heeren findet sich die Einrichtung freiwilliger Automobilkorps oder ähnlicher Organisationen, die

uns teilweise nachgemacht oder wenigstens auf ziemlich gleichlautenden Grundlagen aufgebaut sind. Der Bedeutung nach am höchsten steht wohl das Freiwillige Automobilkorps in Wien, obgleich es erst vor zwei Jahren ins Leben gerufen worden ist. Der Beweis liegt darin, daß während im vorigen Jahre bei den Kaisermanövern des österreichisch-ungarischen Heeres in Schlesien nur neun Mitglieder des Korps hinzugezogen worden waren, dieses Jahr an den schwierigen Gebirgsmanövern in Kärnten zweiundzwanzig Herren mit ihren Wagen teilgenommen haben. In Italien nehmen die Volontari Ciclisti Automobilisti die Stelle eines Freiwilligen Automobilkorps ein. Achtunddreißig dieser Herren hatten sich für die diesjährigen Königsmanöver der Militärverwaltung mit ihren Wagen zur Verfügung gestellt und waren von dieser bei der Oberleitung, bei den beiden Parteien und bei der parlamentarischen Untersuchungskommission eingeteilt. Auch England hat ein Freiwilliges Automobilkorps, das sich dementsprechend bis zum vorigen Jahre Motor Volunteer Corps genannt hatte. Bei seiner kürzlich erfolgten Reorganisation hat das Korps den Namen Army Motor Reserve angenommen, dessen Mitglieder ohne Ausnahme Reserveoffiziere sein müssen. In Rußland hat sich im Jahre 1906 gleichfalls ein Freiwilliges Automobilkorps gebildet, und es sind als Mitglieder diejenigen Praporščtschiki (die jüngste Offizierklasse) und Freiwillige erster Kategorie des Reservestandes auszuweisen, die sich auch für den Kriegsfall bereit erklären, mit ihren Wagen von 12 bis 16 Pferdekräften der obersten Heeresleitung zur Verfügung zu stehen. Endlich ist auch noch in der Schweiz ein Freiwilliges Automobilkorps in der Bildung begriffen, und aus Frankreich liegt die Meldung vor, daß die von einem Hauptmann Dubost dem Kriegsminister gemachten Vorschläge über die Organisation eines Freiwilligen Automobilkorps zur Prüfung angenommen seien.

Nun hatte sich aber schon bei den vorjährigen Kaisermanövern gezeigt, daß das Automobilkorps etwas überlastet sei, und daß die Herren mitunter Aufträge erhalten hatten, für die andre, nicht ganz so kostspielige Kräfte geeigneter am Platze gewesen wären. Es sind deshalb in diesem Jahre zur Entlastung des Freiwilligen Automobilkorps für den reinen Boten- und Patrouillendienst eine größere Zahl Motorradfahrer in Dienst gestellt worden. Sie haben sich so bewährt, daß die Bildung eines Freiwilligen Motorradfahrerkorps wohl schon demnächst eingeleitet werden dürfte. Nach näherem Übereinkommen mit der „Deutschen Motorfahrer-Vereinigung“ sollen die Mitglieder des neuen Korps sowohl dieser hochangesehenen Korporation wie auch der Berliner Jugendwehr entnommen werden. Als Vorbereitung dazu sollen dem Kommando der Jugendwehr eine Anzahl Motorräder nebst Beiwagen sowie auch die Geldmittel zu deren Unterhaltung zur Verfügung gestellt werden. Aus den ältesten Jahrgängen der Jugendwehr werden dann eine Anzahl junge Leute, zunächst etwa sechzig, die Lust haben, sich als Motorradfahrer ausbilden zu lassen, ausgewählt. Unter den sich Meldenden werden die bevorzugt, die das Schlosserhandwerk oder einen verwandten Beruf erlernen.

Die so Ausgewählten werden dann durch das Kommando der Jugendwehr gegen Unfall und Haftpflicht versichert, um so etwaigen Zwischenfällen vorbeugen zu können, und dann außer in den übrigen militärischen Dienstzweigen im Motorradfahren, in der Konstruktion und der Behandlung des Motorrades, seinem Funktionieren, den am häufigsten auftretenden Klemmungen und deren Beseitigung, sowie auch in der selbständigen Ausführung kleinerer Reparaturen, Einfügung von Ersatzteilen usw. ausgebildet. Um sie jedoch auch in den militärischen Dienstzweigen, deren Kenntnis für den Motorradfahrer unerlässlich ist, weiterzubilden, sollen diese Mannschaften auch im Kartenlesen, Orientierung im Gelände und im Meldewesen unterrichtet werden. Für die Ausbildung zu Motorradfahrern werden ferner die jungen Leute bevorzugt, die in zwei Jahren als Freiwillige in das Heer einzutreten gedenken, da dieser Zeitraum für ausreichend erachtet wird, den jungen Leuten eine so gründliche Vorbildung in den allgemein militärischen und dienstlichen Spezialfächern zu geben, daß sie auch ihrer Aufgabe, als Motorradfahrer zu dienen, gewachsen sind. Überdies wird eine Anzahl dieser jungen Männer im letzten Jahre ihrer Ausbildung, also kurz bevor sie in das Heer eintreten, mit ihren Motorrädern mit Beiwagen den Truppen im Kaisermanöver zugeteilt, um dort mit ihren Fahrzeugen bei der Beförderung von Offizieren im Nachrichten- und Meldedienst Verwendung zu finden.

Alle die Hilfsmittel des Nachrichten- und Befehlswesens, die wir hier aufgeführt haben, sind ganz gewiß vortrefflicher Art; sie sollen auch in Zukunft fleißig weiter ausgenutzt, verbessert und erweitert werden. Aber eins wolle man darüber nicht vergessen, daß nämlich auf dem Gebiete der Erkundung, Befehlsübermittlung und Verbindung das sicherste Mittel für die Führung der Offizier auf gutem Pferde, mit klarem Blick und tapferm Herzen bleibt. Alle technischen Hilfsmittel können versagen, entweder weil der Mechanismus nicht in Ordnung ist, die Bedienung versagt oder die Witterungs- und Geländeverhältnisse hinderlich sind. Aber auf den Offizier ist unbedingt Verlaß; daneben muß auch auf den Unteroffizier als Patrouillenführer gerechnet werden. In dieser Beziehung hat uns das Kaisermanöver von 1907 manches gute Resultat gebracht; bei der Schlußkritik wurden einige Meldungen der beiderseitigen Divisionskavallerie besonders lobend erwähnt. Aber es kann auf diesem Gebiet noch mehr geleistet werden. Und das wird der Fall sein, wenn der strategische Aufklärungsdienst der Kavallerie von ihr immer mehr als die wichtigste Aufgabe erkannt und gepflegt wird.

Für das Verpflegungswesen der Manövertruppen in Rheinland-Westfalen waren in diesem Jahre einige Lastautomobile eingestellt, allerdings noch lange nicht in hinreichender Zahl, da größere Erprobungen mit Lastzügen während der Festungsübung bei Posen vorgesehen waren. Für diese standen sechzehn Automobillastzüge der Verkehrstruppen und drei einzelne Lastwagen, die zusammen in zwei Kolonnen eingeteilt waren, zur Verfügung. Die „leichte

Kolonne" setzte sich aus vier Benzinwagen mit je drei Anhängewagen, aus drei Benzinwagen mit je zwei, aus einem Benzinwagen mit einem und aus zwei Dampfwagen mit je einem Anhängewagen zusammen. An ihrer Spitze stand der neue Daimlerzug. Der Motorwagen, der erste, der in Türkheim für die Verkehrstruppen gebaut worden ist, hat sowohl Vorder- wie Hinterradantrieb. Ferner war dieser Kolonne noch ein Büßingomnibus beigegeben, der hauptsächlich zur Beförderung des Bureaupersonals dienen sollte. Die „schwere Kolonne" bestand aus einem N. A. G.-Wagen mit zwei, einem Siemens-Schuckertwagen mit fünf, drei Dampfstraßenlokomotiven mit je zwei Anhängewagen und einer solchen mit einem Anhänger. Es heißt, daß als Ergebnis der Versuche mit diesen Lastzügen eine allmähliche Einführung von Automobilproviantkolonnen beabsichtigt sei, die den Truppen schneller folgen können und ihnen darum die Verpflegungsbedürfnisse rascher nachführen werden, als es heute vermittelt der Trainfahrzeuge mit tierischem Zug der Fall ist. Hand in Hand würde naturgemäß mit dieser Umformung eine Reorganisation des gesamten Trainwesens gehn, eine Folge, die allseitig nur mit Freuden begrüßt werden dürfte, denn unser Train genügt in vielem den heutigen Anforderungen schon lange nicht mehr und würde im Ernstfall einen schweren Stand haben.

Lehrreich für uns sind auch auf diesem Gebiete die praktischen Manövererfahrungen, die bei andern Armeen gemacht worden sind. Obenan steht Frankreich, das sich ja auch am längsten des mechanischen Zuges für militärische Zwecke bedient und nicht nur Personenautomobile, sondern auch solche für Lasten schon seit einigen Jahren in bedeutender Zahl in Dienst gestellt hat. In diesem Jahre standen Versuche mit Automobillastzügen für die Truppenverpflegung im Vordergrund. Wie schon so häufig, hatte sich auch diesesmal wieder das Kriegsministerium in einem Rundschreiben an die Automobilbesitzer und Konstrukteure gewandt und sie um Überlassung geeigneter Wagen ersucht. Das Resultat war durchaus zufriedenstellend, denn siebenzehn Firmen fanden sich mit 34 schweren Fahrzeugen ein und stellten sich für die großen Armeemanöver in Bordeaux zur Verfügung. Die Stadt war als Verpflegungszentrale eingerichtet. Jeden Abend zwischen fünf und sechs Uhr ging hier vom Manöverfelde die telegraphische Benachrichtigung ein, wieviel Vorräte am nächstfolgenden Tage für die Truppen des achtzehnten Armeekorps notwendig seien. Alsdann wurden die Wagen beladen und fuhren bei Morgengrauen, in verschiedene Kolonnen, geteilt nach den ihnen bezeichneten Verpflegungsstationen ab, wo sie von der Intendantur oder den Truppenkommandos in Empfang genommen und abgeladen wurden. In seinen Berichten spricht sich der Manöverleiter, General Millet, dahin aus, daß sich die Verteilung der Lebensmittel und der Fourage an die Truppen sehr schnell und ohne irgendwelche Störung vollzogen habe. Die Automobillastzüge hätten täglich Entfernungen von 100 bis 150 Kilometer zurückgelegt und wären meist lange

vor Ankunft der Truppen an Ort und Stelle gewesen. Die Gesamtergebnisse verdienen um so mehr Beachtung, als doch Fahrzeuge ganz verschiedener Systeme benutzt worden seien; teils sei Dampfbetrieb, teils Benzin- und Petroleumfeuerung oder auch Naphthalin angewandt worden, aber trotz dieser Ungleichheiten und trotz verschiedener Belastung der Wagen sei von allen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 12 bis 15 Kilometern in der Stunde erreicht worden.

Auch bei den diesjährigen Kaisermanövern der österreichisch-ungarischen Armee hat eine Verwendung von Lastautomobilen im größten Stile stattgefunden, indem der Nachschub des ganzen vierzehnten Armeekorps (25 000 Mann und 2 000 Pferde) auf Automobiltrains basiert war, die in drei Motoretappenzüge zusammengefaßt waren. Hierzu standen zur Verfügung: zwei schwere Straßenlokomotivtrains (je eine Straßenlokomotive, fünf Anhängewagen, ein Wasserwagen); Nutzlast etwa 25 Tonnen für den Train; vier Benzinmotortrains (je ein Zugwagen, zwei bis drei Anhängewagen); Nutzlast 6 bis 8 Tonnen für den Train; fünf schwere Benzinlastwagen, Nutzlast 2 bis 5 Tonnen für den Wagen. Außer diesen Fahrzeugen war den Trains als besondere Neuheit ein Werkstättenautomobil hinzugefügt, das sogar eine vom Wagenmotor angetriebene Dynamomaschine mit sich führte, um nachts bei elektrischer Beleuchtung arbeiten zu können. Der gesamte Automobiltrain hat sich gut bewährt mit Ausnahme der schweren Straßenlokomotiven, die mehrere Brücken nicht passieren konnten; in gebirgigem Gelände, wo ja die Manöver unter erschwerenden Umständen stattgefunden haben, wird man deshalb auf diese Zugmaschinen entweder ganz verzichten oder sie leichter konstruieren müssen.

Endlich ist auch bei den italienischen Königsmanövern dieses Jahres vom Lastautomobilbetrieb in großem Maßstab Gebrauch gemacht worden. Neben sechs Lastwagen, die der Heeresverwaltung gehören, standen noch neunzehn solcher Automobile verschiedener Firmen der Manöverleitung zur Verfügung; sie hatten zusammen 410 Pferdestärken und schleppten 47 600 Kilogramm Nutzlast. Die Wagen waren in Sektionen eingeteilt und davon je eine den Infanteriedivisionen und zwei der Kavalleriedivision überwiesen. Die schwersten Automobile waren zum Transport von ausgeschrotetem Fleisch, Brot und Hafer bestimmt, die nächsten Wagen dienten zum Nachschub von Heu und Konserven. Es wurde eine Stundengeschwindigkeit von 8 bis 10 Kilometern erreicht, die genügte, um die Truppen rechtzeitig mit ihren Bedürfnissen zu versehen. Besonders hervorgetan haben sich die Fiatwagen, doch werden auch die Modelle aus den Fabriken Orion, Scat und Rapid gelobt.

Nach dieser kleinen für zweckmäßig erachteten Abschwenkung zurück zu den deutschen Kaisermanövern, wo noch als Neuerung unter den Verpflegungsmaßnahmen die Einstellung von fahrbaren Feldküchen Erwähnung finden muß. Es ist ja nicht das erstemal, daß diese Küchen bei uns in Versuch genommen wurden. Schon gleich nach dem russisch-japanischen Kriege, wo sich diese

Verpflegungshilfen auf beiden Seiten bei den verschiedensten Gelegenheiten, sogar während kurzer Gefechtspausen und in den Schützengräben vielfach bewährt hatten, hatte unsere Heeresverwaltung eine Reihe von Proben gemacht. Einige Schwierigkeiten bereitet es, unter den vielen vorgestellten Modellen das unter allen Umständen zweckmäßigste und geeignetste herauszufinden. Diesemal waren dem dritten Bataillon des 55. Infanterieregiments auf der blauen Partei und dem zweiten Bataillon des 74. Infanterieregiments auf der roten Seite verschiedene solcher Kochherde übergeben worden, und es mag die endgiltige Entscheidung keine geringe Mühe machen, da es heißt, daß die Truppen durchweg mit dem übergebenen Material zufrieden gewesen seien.

Sonst erfolgte die Verpflegung unserer Truppen im diesjährigen Kaisermanöver wie in frühern Jahren durch Kolonnen aus Proviantmagazinen. Für jedes Korps und die Divisionen waren vier solche Magazine eingerichtet, mit denen der Zu- und Abbruch der Kolonnen durch die Intendantur sorgfältig wie immer geregelt war. Außer den acht großen Magazinen für die Lebensmittel der Truppen waren noch zwanzig Raufuttermagazine organisiert. Das Aufsichtspersonal bei den Kolonnen war den Trainbataillonen 8, 11, 14 und 15 entnommen worden. Da wo die Verpflegung aus Kolonnen nicht mehr vorgesehen war, wurde sie am letzten Tage (11. September) durch die Eisenbahn sichergestellt. Damit ist wiederum ein höchst wertvoller Versuch gemacht worden, die militärischen Aufgaben der Eisenbahn auch im Frieden zu üben. Daß auch sonst die Bahnen und die dazu gehörenden Behörden und Beamten ganz auf der Höhe ihrer Aufgabe stehen, wenn es sich darum handelt, für militärische Interessen tätig zu sein, das haben sie u. a. bewiesen, als es galt, den Abtransport der großen Truppenmassen aus dem Manövergelände nach ihren Standorten zu regeln, ohne dabei den regelmäßigen Personenverkehr zu stören. Einige Zahlen mögen als Beweis dienen. Noch am 11. September, nach Schluß der Übungen, konnten fast die gesamten Fußtruppen des 7. Armeekorps mit 1500 Offizieren, 54000 Mann, 1400 Pferden, 75 Fahrzeugen und 25000 Kilogramm Gepäck in 47 Zügen abtransportiert werden; ihnen folgten am 12. September 25 Sonderzüge und am 13. September noch 50 Sonderzüge mit rund 500 Offizieren, 8700 Mann, 320 Fahrzeugen und 64000 Kilogramm Gepäck.

So läßt sich das Gesamturteil über das Kaisermanöver von 1907 dahin zusammenfassen, daß es auch auf den von uns behandelten Gebieten lehrreich verlaufen ist und viele Anregungen und Fingerzeige gegeben hat, die dazu führen werden, unsere Armee weiter zu vervollkommen.

