

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Einführung von Fahrküchen bei der Infanterie, den Genietruppen (Sappeure und Pontoniere) und den höheren Truppenstäben.

(Vom 12. Oktober 1909.)

Tit.

Der Gesundheitszustand und damit die Leistungsfähigkeit beziehungsweise der Wert einer Truppe sind in hohem Masse von deren Verpflegung abhängig. Sind die Lebensmittel quantitativ auch ausreichend, jedoch schlecht zubereitet, und gelangen sie zur Unzeit zur Verteilung, so wird die Truppe nicht lange bei Kräften bleiben. Auch ist der schlechte Einfluss, den eine mangelhafte Verpflegung auf die Disziplin auszuüben vermag, nicht zu unterschätzen.

Die dermalen unsern Fusstruppen im allgemeinen und insbesondere der Infanterie für den Felddienst zur Verfügung stehenden Kocheinrichtungen müssen als ungenügend bezeichnet werden.

Das Abkochen im Einzelkochgeschirr, womit viele Umständlichkeiten verbunden sind, ist für ermüdete Mannschaft eine wahre Plage, und es lässt dabei die Qualität der Zubereitung der Speisen stets zu wünschen übrig.

Dem Gebrauch der Kochgeräte der Kompagniekochgeschirrkisten, die auf dem Kompagniefourgon nachgeführt werden und

deren Verwendung als die gewöhnliche Kochweise bezeichnet werden darf, haftet der Übelstand an, dass mit dem Kochen erst begonnen werden kann, wenn die Wagen zur Truppe gestossen beziehungsweise im Quartier angekommen sind, was öfters lange nach dem Einrücken der Truppe in das Kantonnement geschieht. Die Verteilung der Speisen kann demnach meist erst sehr spät erfolgen und zudem noch auf Kosten der für die Truppe zur Erholung notwendigen Ruhe.

Um vorläufig die den jetzigen Verhältnissen anhaftenden Übelstände zu vermindern, werden seit einigen Jahren die Kochgerätkisten nicht mehr auf dem Kompagniefourgon (Einheitswagen) im Bagagetrain, sondern in der vordersten Trainstaffel (Gefechts-train) nachgeführt. Dadurch ist unter ganz normalen Verhältnissen die Möglichkeit gegeben, mit der Zubereitung der Speisen beginnen zu können, sobald die Kantonnements oder das Biwak erreicht sind. Mit den umständlichen Vorbereitungen und dem Kochen selbst geht dann immerhin noch viel Zeit (mindestens 2 Stunden) verloren. Werden die Kantonnements erst abends spät erreicht, ein Fall, der im Bewegungskriege oft eintreten dürfte, so machen sich die Übelstände der zu späten Verpflegung nach wie vor in ihrem ganzen Umfange fühlbar.

Eine gründliche Abhülfe ist hier einzig durch die Einführung von Fahrküchen zu erwarten, aus denen die Speisen zu beliebiger Zeit und an beliebigem Ort verteilt werden können, vorausgesetzt, dass das Fassen des Fleisches so frühzeitig geschieht, dass dessen Zubereitung vor Erreichung der Kantonnements oder Biwaks beendigt sein kann.

Schon vor mehr als 30 Jahren wurden Versuche angestellt, um die unzuweckmässigen Feldkochgeräte durch Fahrküchen zu ersetzen.

Bereits im Jahre 1880 gelangten Fahrküchen nach System Scherrer von Neunkirch bei der Feldartillerie zur Einführung. Es konnte dies ohne Bedenken geschehen, da bei dieser Truppe dadurch keine Trainvermehrung nötig wurde. Diese Fahrküchen waren zweirädrige, einspännige Karren, die aber meistens hinten an die Batteriefourgons angehängt wurden. Die Fahrküchen haben sich seither bei den Batterien so gut bewährt, dass man sie nicht mehr missen könnte.

Anlässlich der Neubewaffung der Feldartillerie erhielt diese ein mit dem Batteriewagen kombiniertes zweckdienlicheres Modell einer Fahrküche, und es gingen ihre alten Küchen an die Sanitätstruppe (Ambulanzen) über.

Im Jahre 1894 wurde auch die Kavallerie mit Fahrküchen ausgerüstet. Das Modell ist ein vierräderiges Protzfuhrwerk und mit der Schmiede kombiniert.

Schon bei der Einführung der ersten Artilleriefahrküchen und seither wurden dann und wann Stimmen laut, die die Zuteilung solcher Fuhrwerke bei der Infanterie befürworteten. Es wurden auch vereinzelt Versuche angestellt, unter anderem im 7. Divisionskreis durch den damaligen Kreisinstruktor Oberst J. Isler. Da man aber damals vor einer Vermehrung des Trains zurückschreckte, unterblieben weitere Massnahmen.

Der russisch-japanische Krieg hat die Frage der Wünschbarkeit von Fahrküchen bei der Infanterie wieder in Fluss gebracht. Kompetente militärische Berichterstatter über diesen Feldzug äussern sich dahin, dass den Fahrküchen über die die russische Armee verfügte ein wesentlicher indirekter Anteil an den ausserordentlichen Leistungen der Infanterie beizumessen sei.

Unter diesem Eindruck brach sich in den militärischen Kreisen die Ansicht Bahn, dass die Einführung von Fahrküchen bei der Infanterie ein dringliches Bedürfnis sei und dass die Bedenken über die damit verbundene Trainvermehrung angesichts der grossen Vorteile, welche diese verbesserten Kocheinrichtungen bieten, fallen gelassen werden müssen.

So sind denn auch zur Zeit in allen Nachbarstaaten Infanteriefahrküchen im Versuch oder bereits in Einführung begriffen. Deutschland und Österreich haben bereits Modelle angenommen, Frankreich und Italien machen Truppenversuche, die wohl dem Abschluss nahe sind.

Dieses Vorgehen der Nachbarstaaten veranlasste uns, diesem wichtigen Punkt der Truppenfürsorge ebenfalls Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Die hieran beteiligten Abteilungen des Militärdepartements, die zur Ansichtsäusserung eingeladen wurden, erklärten allseitig die Einführung von Fahrküchen, beziehungsweise die sofortige Anhandnahme von Versuchen als dringlich. Bezüglich der Zuteilung war man der Ansicht, dass dieselbe nach administrativen Einheiten erfolgen, d. h. jeder Kompagnie eine Fahrküche zuzuteilen sei, und dass diese dem Gefechtstrain angegliedert sein müsse, wenn sie ihren Zweck erfüllen solle. Da man über eigene langjährige Erfahrungen in der Konstruktionsfrage verfügt und die in Betracht fallenden Privatfirmen kannte, so wurde auf das umständliche und kostspielige Verfahren einer Preisausschreibung verzichtet und als Basis für die Konstruktion der Küche das bereits bei der Artillerie und Kavallerie eingeführte Modell ins Auge gefasst.

Empfohlen wurde daher ein zweispänniges und vierräderiges Fuhrwerk.

Die kriegstechnische Abteilung erhielt dann vom Militärdepartement Auftrag, demgemäss Projekte auszuarbeiten und vorzulegen. Im Dezember 1906 konnte dieselbe zwei durch die eidgenössische Konstruktionswerkstätte angefertigte Entwürfe für Kompagniefahrküchen vorlegen.

Bei beiden Projekten waren vierräderige gefederte Brückwagen zum Fahren vom Bock aus, mit ganzem Rank und mit in der Querrichtung gegenüber dem Hinterwagen verdrehbarem Vorwagen, mit 2 Kochkesseln zu je 100 Liter hinten am Wagen, ähnlich denjenigen der Artillerieküchen, vorgesehen. Zu diesen Kesseln waren noch sogenannte Aufsatzkessel für das Kochen von Gemüse usw. angenommen. Als Brennmaterial war Holz vorgesehen. Die Spurweite betrug beim einen Projekt 110 cm (Spurweite des Infanteriecaissons), beim andern 128 cm (Spurweite des Regimentssanitätswagens). Für den breiteren Wagen war das Mitführen von 200 Notrationen vorgesehen. Vom Protzsystem hatte man abgesehen wegen des Mehrgewichtes, der geringern Stabilität des abgeprotzten Hinterwagens und weil man bei der Artillerie mit dem Brückwagensystem gute Erfahrungen gemacht hat.

Die Gewichte der leeren Wagen waren zu 780 beziehungsweise 800 kg angesetzt; die der vollständig belasteten Wagen zu 1150 beziehungsweise 1340 kg, ohne aufgesessenen Fahrer.

Nachdem in der ersten Serie der Nachkredite pro 1907 ein Kredit von Fr. 50,000 zu Versuchen für die Aufstellung von Modellen einer Fahrküche, eines Infanteriemunitionswagens für den Park und eines Schanzzeugwagens bewilligt worden war, beauftragte das Militärdepartement die kriegstechnische Abteilung mit der Anfertigung von je einem Fahrküchenmodell nach den vorgelegten zwei Projekten. Ende Juli 1907 gelangten diese Fahrküchen zur Ablieferung. Es erfolgte nun deren Erprobung in verschiedenen Schulen und Kursen.

Im August 1907 wurde vom Militärdepartement zur weitern Behandlung der Angelegenheit der Fahrküchenfrage und der andern Fuhrwerksfragen eine Kommission bestellt. Dieselbe setzte sich zusammen aus den Herren:

- Oberst J. Isler, Kreisinstruktor der 6. Division, Präsident,
- „ A. v. Steiger, Chef der Kriegsmaterialverwaltung,
- „ Ed. Müller, Chef der kriegstechnischen Abteilung,
- „ i. G. G. Immenhauser, Sektionschef der Generalstabsabteilung,

Oberst K. Held, Kreisinstruktor der 7. Division,
 „ O. Zuber, Chef des Verpflegungsbureaus des Oberkriegs-
 kommissariates,
 Oberstlieutenant F. Mühlegg, Trainchef des 1. Armeekorps,
 Major H. Lecomte, Instruktionsoffizier der Genietruppen,
 Hauptmann Ed. Hermann, Adjunkt der kriegstechnischen Ab-
 teilung, als Protokollführer.

Die Kommission, die erstmals am 24. Januar 1909 in Thun zusammentrat, behandelte ausser den beiden vorerwähnten, von der eidgenössischen Konstruktionswerkstätte erstellten Modellen noch andere, von Privatfirmen offerierte Feldkocheinrichtungen. Unter letzteren befand sich eine Fahrküche, die gegenwärtig bei der Armee eines Nachbarstaates in Einführung begriffen sein soll. Nach eingehender Prüfung kam die Kommission zum Schluss, dass für unsere Verhältnisse nur die beiden Modelle der Konstruktionswerkstätte in Frage kommen können.

Die bei den Truppenversuchen gewonnenen Erfahrungen, sowie unter schweren Bedingungen ausgeführte Fahrversuche bewogen die Kommission zur Festlegung folgender Bestimmungen:

1. Die Spurweite der Fahrküchen ist auf 120 cm zu bemessen. Damit ist die Möglichkeit gewahrt, beim Eisenbahnverlad einen Infanteriecaisson und eine Fahrküche nebeneinander verladen zu können.
2. Um die Maximalzuglast von 1200 kg nicht zu überschreiten, ist vom Mitführen der Notration abzusehen.
3. Der nutzbare Kesselinhalt ist auf 220 Liter zu bringen.

Die eidgenössische Konstruktionswerkstätte wurde hierauf beauftragt, zwei neue Fahrküchen zu erstellen und die beiden vorhandenen Modelle soweit tunlich abzuändern, in möglichster Berücksichtigung obiger Bestimmungen.

Im Herbst 1908 wurden diese 4 Fahrküchen an verschiedene Militärkurse zur Erprobung abgegeben.

Die hierauf eingegangenen Berichte lauteten günstig. Die Fahrküchenmodelle wurden als leichte, auf schwierigen und schmalen Wegen und querfeldein gut fortzuschaffende Fuhrwerke bezeichnet. Die Ausführung hatte sich als solid und feldmässiger Beanspruchung standhaltend erwiesen. Die Stabilität befriedigte. Vorgezogen wurde die pendelnde Aufhängung des Kochherdes, weil hierbei beim Fahren das Feuer nicht zusammengerüttelt wird. Es wurde ein geringer Brennmaterialverbrauch konstatiert. Das Fassungsvermögen (220 Liter) war ausreichend, ebenso bewährte sich die Einteilung in 2 Kessel zu 110 Liter als praktisch. Es wurde

konstatiert, dass der Kesselinhalt während 6 Stunden ohne weitere Feuerung warm bleibt. Der Oberkessel erwies sich nicht als zweckdienlich. Es konnten in demselben die Speisen nicht richtig gekocht werden. Ferner nimmt das darin erwärmte Wasser den Geschmack der im untern Kessel zubereiteten Speisen an und kann daher zu Tee- und Kaffeezubereitung nicht wohl benutzt werden. Die allgemeine Einteilung der Fahrküchen wurde als zweckdienlich befunden.

Nachdem die 4 Fahrküchen gemäss obigen Erfahrungen noch verbessert waren, schien nun das für unsere Verhältnisse passende Modell einer Fahrküche gefunden zu sein. Immerhin wurde ein definitiver Beschluss noch verschoben, indem inzwischen von einer ausländischen Firma ein weiteres, von einem Nachbarstaat in Frage gezogenes und erprobtes Modell zu Versuchen angeboten und dann auch hier erprobt wurde.

Die Eigenart jener Fahrküche besteht darin, dass die in einer drehbaren runden Herdplatte sitzenden 3 Kochkessel abwechselungsweise über das Feuer gebracht werden können.

Um auch über die eventuellen Vorteile einer derartigen Koch-einrichtung klar zu werden, wurde eine solche Drehküche auf einem unserer Fahrküchenwagen angebracht und mit einem unserer Fahrküchenmodelle zu Vergleichsversuchen an Truppen abgegeben. Hierbei stellte es sich heraus, dass die Drehküche gegenüber unserem Modell nach Ansicht der Kommission keine Vorteile bietet, dass im Gegenteil diese Konstruktion leichter zu Störungen neigt. Es sei noch bemerkt, dass die Annahme des Drehsystems zudem eine erhebliche Verteuerung der Fahrküche nach sich gezogen hätte.

Unter Berücksichtigung der mit der Artilleriefahrküche nunmehr schon seit 30 Jahren gemachten guten Erfahrungen und auf Grund der nun seit 1906 mit verschiedenen ähnlichen Modellen vorgenommenen Versuche beschloss die Kommission einstimmig:

das Modell der von der eidgenössischen Konstruktionswerkstätte nach Zeichnung Nr. 3960 ausgeführten Kompagniefahrküche mit pendelnd aufgehängtem Herd zu 2 Kesseln von je 110 Liter Inhalt, ohne Kamin, mit Spurweite von 120 cm, im Gewichte von 1200 kg vollständig beladen, welches sich bei den Versuchen als für unsere Verhältnisse am geeignetsten erwiesen hat, zur Einführung bei der Infanterie und bei den Genietruppen (Sappeure und Pontoniere) zu empfehlen.

Von der Einführung der Fahrküchen bei der Landwehr soll der hohen Kosten wegen und in Erwägung, dass die Landwehr-

truppen im Bewegungskriege seltener dauernde Verwendung finden dürften, abgesehen werden.

Für Truppen, die nicht mit Fahrküchen ausgerüstet werden können, wie die Gebirgstruppen, die Telegraphenkompagnien usw., sind Selbstkocherkisten oder andere bastbare Kochapparate in Aussicht genommen, und es wird die Kommission nach Beendigung der schon seit einiger Zeit unternommenen Versuche auch hierüber definitive Vorschläge machen.

Bei den Infanteriebataillonen, die zur Zuteilung zu den Gebirgstruppen in Aussicht genommen sind, werden in diesem Falle die Fahrküchen disponibel. Letztere werden dann in erster Linie zur Abgabe an die Landwehrinfanterie gelangen.

Die Kosten der Einführung dieser Fahrküchen bei den Kompagnien des Auszuges der Infanterie, des Genie (Sappeure und Pontoniere) und bei den höheren Truppenstäben stellen sich, unter teilweiser Verwendung der Ausrüstung der jetzigen Kompagnie-
kochgeschirrkisten, wie folgt:

	106 Infanteriebataillone des Auszuges	
weniger	3 Infanteriebataillone der Festungsbesatzung (Bataillone 12, 47 und 87)	
bleiben	103 Infanteriebataillone zu 4 Komp. = 412 Fahrküchen	
	Für die 16 Sappeur- und 8 Pontonierkompagnien des Auszuges	24 „
	Für Divisionsstäbe und Schulmaterial	24 „
	Total	460 Fahrküchen
	460 Fahrküchen à Fr. 2700	Fr. 1,242,000
	Für die Anschaffung der noch erforderlichen Geschirre	„ 108,000
	Total	Fr. 1,350,000

Durch die Zuteilung von 4 Fahrküchen per Bataillon werden 2 Requisitionswagen überflüssig und die Trainsoldaten, Pferde und Geschirre werden nun für die Bespannung der Fahrküchen verfügbar.

Wir sind der Ansicht, dass diese Anschaffung in den nächsten 2 Jahren erfolgen sollte, und beabsichtigen auch, die Gesamtbeschaffungskosten auf 2 Jahre zu verteilen.

Weil aber die Konstruktionswerkstätte im Jahre 1910 wegen der für die Fahrküchen erforderlichen Materialbeschaffungen und

der nötigen Vorarbeiten kaum imstande wäre, so viele Fahrküchen zu fabrizieren wie 1911, und im weitem das Budget pro 1910 noch mit bedeutenden ausserordentlichen Materialanschaffungen belastet ist (Fr. 304,000), die sich pro 1911 auf rund Fr. 62,000 reduzieren werden, so beabsichtigen wir in das Budget 1910 nur 40 %, dagegen in das Budget 1911 60 % der Gesamtanschaffungskosten einzustellen.

Auf Grund der vorstehenden Ausführungen, durch welche wir glauben Ihnen das Bedürfnis und die grossen Vorteile der Einführung von Fahrküchen in unsere Armee dargelegt zu haben, empfehlen wir Ihnen die Annahme des nachstehenden Bundesbeschlusses und benutzen diesen Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 12. Oktober 1909.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Einführung von Fahrküchen bei der Infanterie, den Genietruppen (Sappeure und Pontoniere) des Auszugs und den höheren Truppenstäben.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom
12. Oktober 1909;
gestützt auf Art. 87 der Militärorganisation vom
12. April 1907,

beschliesst:

Art. 1. Dem in der Botschaft vom 12. Oktober 1909 zur Einführung empfohlenen Modell 1909 einer Kompanie-Fahrküche wird die Genehmigung erteilt.

Die einzuführenden Kompanie-Fahrküchen sind nach diesem Modell zu erstellen.

Art. 2. Die Einführung der Fahrküchen hat in einem Zeitraume von ungefähr 2 Jahren stattzufinden.

Der Bundesrat erlässt die für die Einführung erforderlichen besonderen Vorschriften.

Art. 3. Für die Periode der Einführung werden folgende Kredite bewilligt:

1. Ausserordentliche Anschaffung von 460 Kompagnie-Fahrküchen à Fr. 2700	Fr. 1,242,000
2. Anschaffung der hierzu noch erforderlichen Geschirre	<u>„ 108,000</u>
	<u>Fr. 1,350,000</u>

Von dieser Summe sind einzustellen:

Fr. 540,000 = 40 % ins Budget pro 1910 und

„ 810,000 = 60 % ins Budget pro 1911

Fr. 1,350,000

Art. 4. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Art. 5. Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Einführung von
Fahrküchen bei der Infanterie, den Genietruppen (Sappeure und Pontoniere) und den
höheren Truppenstäben. (Vom 12. Oktober 1909.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1909
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.10.1909
Date	
Data	
Seite	782-791
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 496

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.