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

Band: 57=77 (1911)

Heft: 34

Artikel: Neue Verwendungsmöglichkeiten des Lastautomobils im Heeresdienste

Autor: W.S.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-29266

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: 09.07.2025

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

natürlich entging. Ladmirault's dritte Division Lorencez, die alle bisherigen Berichte erst bei Nacht ankommen ließen, kam nämlich notorisch schon *„vor* 6 Uhr“ mit der Spitze aufs Schlachtfeld, ihre Batterien feuerten schon seit 3/4 6 Uhr an der Schlucht. Was folgt daraus? Erstens: Da sie drei Marschstunden hinter Cissey zurückblieb, *muß* dieser spätestens 4 Uhr bei Bruville gerastet haben, also eine Stunde früher, als irreführende Datierung lautet. Zweitens: Da Ladmirault also abends nicht nur über die noch intakte Brigade Pradier und 6. ligne, sondern auch noch über eine ganz frische Division verfügte, so räumen wir ein, daß die Entrüstung seiner Truppen über seine zögernde Vorsicht Recht hatte. Auch befand sich die ausgezeichnete Division Cissey, auf welche übrigens der Todesritt unserer Gardedragoner nicht den geringsten Eindruck machte, keineswegs in taktischer Zerrüttung, wie man vorschützte.[1]) Im Gegensatz zu anderen oberflächlichen Beurteilern hält Babst, mit uns übereinstimmend, Ladmirault hoch als den *besten* französischen General, und teilt zu unserer Erbauung mit, daß der sonst überbescheidene Mann Bazaine allein richtig erkannte: „Der ist weder fähig noch ehrlich.“ Babst ergeht sich in Erörterungen, warum dieser selbst so fähige und pflichttreue General seinen Erfolg nach 5 Uhr nicht ausbeutete. Gewiß, wir sagten längst, daß die *offiziellen falschen* Zeitdatierungen sowohl deutscher- als auch französischerseits den gleichen Zweck befriedigten, die wahre Lage um 5 Uhr zu verschleiern. Ja, die Schlacht war an diesem strategisch entscheidenden Punkte unrettbar für uns verloren, kräftiges Nachdrängen auf Tronville hätte den Rückzug Alvensleben's (der ihn schon früher erwog) nach sich gezogen, hiemit wäre der *rasche* Ausgang des Feldzuges (sonst schon im voraus unwiederbringlich entschieden) in Frage gestellt worden. Daß Babst Ladmirault's Zurückweichen hinter die Schlucht vor 4 Uhr tadelt, ist freilich unsinnig. Denn Hoenig's alberne Bemakelung Schwartzkoppen's, leider bis heute von Unkundigen nachgebetet, daß dieser den Stier *frontal* bei den Hörnern gepackt habe, fällt schon durch die Erkenntnis dahin, daß die 16er tatsächlich einen Flankenstoß ausführten, der den Gegner anfangs zu sofortigem Preisgeben der Schluchtstellung zwang.

Babst gibt den „bewundernswerten Mut“ der Westfälisch-Rheinischen Brigade zu, das unterstreicht man doppelt bei einem verbohrten Chauvinisten, der das Aufsteigen Deutschlands kommentiert: Dies habe „den Fortschritt der Zivilisation gehemmt, die Idee der Gerechtigkeit geschwächt, die Macht auf Kosten des Rechts verherrlicht, die Bosheit gerechtfertigt“!! So redet die Nation Richelieu's und Ludwig's XIV., die sich so oft auf Kosten des Rechts an Deutschland versündigte! Diesen unbelehrbaren eiteln Franzosen Vernunft beizubringen, wäre umsonst, doch wir wollen ihnen ins Gesicht sagen, warum sie am 16. August nicht energisch handelten, was Ladmirault zum Stillstehen bewog: Noch gleichsam das Gespenst der vernichteten Brigade überwältigte den Gegner. Franzosen, so tapfer sie sind, konnten sich solche pflichttreue Hingebung nicht vorstellen. Eine vereinzelte Brigade sollte sich solches Opfer abgerungen haben? „Das ist nicht französisch“, wie einst Napoleon das Staël-Buch „Ueber Deutschland“ stigmatisierte. Nein, aber deutsch ist es, und wenn damals Ladmirault hinter der geopferten Brigade die ganze „Armee des Kronprinzen“ (fern bei Nancy!) vermutete, so tappt noch heute Babst im Nebel herum über die wahren Ursachen der deutschen Ueberlegenheit. Nicht „Moltke's gelehrte Berechnung“ überstand die Krise von Mars-la-Tour, nicht sie siegte bei Vionville, sondern Prinz Friedrich Karls heroische Psychologie, deutsche urwüchsige Genialität und Idealität über französische handwerksmäßige Routine.

[1]) Im Gegensatz zu allen anderen Berichten, daß Cissey's Siegesstolz den Adler des 1. ligne umarmte, wozu gar kein Grund vorlag, umarmte er laut Babst den Oberst des 73. ligne, der zu Fuß seinen Adler vorantrug, die Seinen zum Entscheidungsstoß fortreißend. Hiernach scheint der Nachdruck, den auch wir auf das berühmte 57. ligne legten, übertrieben. Alle Teile Cissey's schlugen sich gleich gut, wie ihr riesiger Offiziersverlust beweist. Uebrigens wollte Ladmirault *schon um 6 Uhr*, wo sich bei ihm auch die wieder gesammelten 2. Chasseurs d'Afrique „zur Verfolgung“ meldeten, erneut auf Tronville vorstoßen, fand aber Tronviller Busch wieder von Division Kraatz besetzt, was laut Rousset ihn abschreckte.

Neue Verwendungsmöglichkeiten des Lastautomobils im Heeresdienste.

I. Das Feldküchenautomobil.

Die Rolle, welche das Automobil im Dienste des Heeres spielt, ist heute bereits eine vielfache. Nicht nur dient es als Tourenwagen zum raschen Transporte höherer Führer und Stäbe, sondern auch in hervorragender Weise als Lastautomobil zum Nachschube von Proviant, Munition und Kriegsmaterial überall da, wo Schienenstränge nicht existieren und noch einigermaßen fahrbare Straßen und Wege vorhanden sind.

Das Automobil ist im Begriffe, sich weitere vorteilhafte Verwendungsmöglichkeiten im Heeresdienste zu erschließen. Eine solche ist diejenige als automobile Feldküche.

Die Verpflegung der im Felde befindlichen Truppen ist eine der wichtigsten Aufgaben der höheren und niederen Intendantur.

Bei der Schnelligkeit der strategischen und taktischen Operationen der modernen Kriegsführung verbleibt der Mannschaft vielfach keine Zeit, sich ihre Nahrung durch Abkochen im Felde selbst zuzubereiten. Deshalb sind heute die Truppeneinheiten der meisten europäischen Heere mit fahrbaren Feldküchen mit Pferdebespannung ausgerüstet worden. Dieselben sind so eingerichtet, daß während des Marsches, indem die Küchenwagen den Truppen folgen, abgekocht wird, sodaß die Speisen am Halteplatz den Mannschaften unverzüglich fertig zubereitet verabfolgt werden können.

Einem ganz gleichen Zwecke dient das Küchenautomobil, das sich von der beschriebenen Feldküche

mit Pferdezug jedoch in seiner Bewegungsmöglichkeit, sowie auch in seiner Belastungsfähigkeit wesentlich unterscheidet.

Wenn die Feldküche mit Pferdebespannung den Vorteil besitzt, den Truppen auch im Gelände, abseits der Straße in Feld und Aeckern folgen zu können, so ist doch ihre verhältnismäßig geringe Fahrgeschwindigkeit ein recht wesentlicher Nachteil. Dieselbe zwingt sie, sich den Truppeneinheiten sozusagen an die Fersen zu heften, um rechtzeitig zur Stelle zu sein. Dies hat zur Folge, daß diese Feldküchen der Gunst und Ungunst des Gefechtsverlaufes sehr stark unterliegen können, weil sie zu sehr in die Nähe der Gefechtszone gelangen. Die Bespannung setzt sich dadurch der Gefahr aus, durch gezielte und verirrte Geschosse, wobei die heutige große Tragweite derselben recht sehr ins Gewicht fällt, getötet oder verletzt zu werden. Ebenso wird diese Feldküche recht oft Gefahr laufen, von kühnen feindlichen Streifpatrouillen (eventuell auf Flugzeugen, welche auch zu diesen Zwecken in Verwendung kommen dürften), abgefangen, weggenommen oder zerstört zu werden, was für die Truppen immer einen sehr empfindlichen Schlag bedeutet.

In anderen Verhältnissen befindet sich die automobile Feldküche: Dank der bedeutenden Geschwindigkeit, welche ihr vom Benzinmotor verliehen wird, hat sie es nicht nötig, immer bestrebt zu sein, ihrem Truppenkörper möglichst nahe zu folgen. Sie kann vielmehr immer so weit zurückbleiben, daß sie vor feindlichen Geschossen und Handstreichen sicher ist. Nach Gefechtsabbruch wird die Feldküche rasch vorgezogen, um dem ihr zukommenden Verpflegungsdienste obzuliegen. Nach Erledigung ihrer Aufgabe kann sie zur Sicherheit abermals in die hintern Staffeln zurückgehen.

Daß die Unverletzlichkeit der automobilen Feldküche gegenüber derjenigen mit Pferdegespann eine bedeutend größere ist, wird jedermann zugeben. Selbst wenn ein Infanteriegeschoß oder eine Schrapnellkugel den Motor treffen sollte, so ist damit noch nicht gesagt, daß derselbe außer Betrieb gesetzt werde. Sollte dies doch der Fall sein, so sind die verletzten Bestandteile in verhältnismäßig kurzer Zeit durch Reserveteile zu ersetzen. Ueberdies bleibt der Weg offen, die Motorhaube aus Panzerblech herzustellen, wie dasselbe z. B. auch für Geschützschilde verwendet wird, wodurch der Motor einen sehr zuverlässigen Schutz gewinnen würde. Auch der Kühler könnte eine entsprechende Schutzvorrichtung erhalten.

Das Küchenautomobil hat aber noch einen weitern Vorteil. Seine Kücheneinrichtung nützt die Belastungsfähigkeit des Wagens nur teilweise aus.

Derselbe kann deshalb auch gleichzeitig zum Transporte von Vorräten dienen, so daß zum Nachführen des Bedarfes für mehrere Tage ein zweites Fuhrwerk, welches die Feldküche mit Pferdezug auf jeden Fall haben muß, durchaus entbehrlich wird. Die Nutzlast an Proviant, Feuerungsmaterial usw., welche das Küchenautomobil neben der ganzen Einrichtung noch zu befördern vermag, beträgt zirka 1000 kg.

Ein derartiges Fahrzeug besteht aus einem leichten Automobil-Lastwagenchassis, das einen etwa 30pferdigen Motor besitzt. Dieser verleiht dem Feldküchenwagen eine Geschwindigkeit von bis 45 km in der Stunde. Die Räder erhalten Vollgummireife.

Die Kochkessel mit Feuerbüchse werden hinten auf das Chassis montiert. In dem einen großen Kessel wird Suppe, Fleisch, Gemüse gekocht für eine ganze Kompagnie, Batterie oder Schwadron, eventuell sogar für größere Truppeneinheiten.

Ein kleinerer Kessel dient zum Kochen von Kaffee, Tee, Cacao. Jeder der beiden Kessel hat seine eigene Feuerung. Ueberdies ist der große Kessel doppelwandig ausgeführt, der so entstehende Hohlraum wird mit Glycerin gefüllt.

Das Feuer erwärmt daher das Glycerin, und dieses erst durch die Metallwandungen hindurch die Speisen. Das hat den großen Vorteil, daß die Speisen viel weniger leicht anbrennen, überdies kann, nach Löschung des Feuers dem heißen Glycerin das Fertigkochen der Speisen überlassen werden. Auch bleiben dieselben in einem solchen Kessel sehr lange warm.

Zwischen dem Führersitze und der Kocheinrichtung befindet sich der Kastenaufbau mit den Vorratsräumen, in welchen größere Quantitäten Fleisch, Gemüse und Brennmaterial mitgeführt werden, sowie die notwendigen Werkzeuge und Küchengeräte. Seitlich am Kastenaufbau ist ein umklappbarer Tisch angebracht, auf welchem Vorbereitungsarbeiten ausgeführt werden können.

Ein Feldküchenautomobil bedeutet daher eine ganz komplette Verpflegungsanstalt. Wir geben gerne zu, daß diese noch etwas teuer zu stehen kommt und daß sie für unsere schweizerischen sehr gebirgigen Terrainverhältnisse nicht die Bedeutung hat, wie für große ebene Länder mit einem vorzüglichen Straßennetz, obschon zu bemerken ist, daß der automobile Lastwagen heute schon Wege befährt, auf welchen das Fortkommen eines Lastautomobils noch vor einigen Jahren undenkbar war. Das beweist uns die immer größere Zahl solcher Fahrzeuge, welche in den Kolonien und anderen unerschlossenen Länderstrecken vorteilhafte Verwendung finden.

Das Projekt einer automobilen Feldküche, wie wir sie oben beschrieben haben, wurde von einer der best renommierten schweizerischen Automobilfabriken auf Veranlassung der Militärbehörden eines fremden Staates ausgearbeitet, ein Beweis, daß der Nutzen eines solchen Fahrzeuges als durchaus reeller Natur zu betrachten ist. W. S.

Etwas über das niederländische Offizierskorps.

Nach den neuesten Bestimmungen werden die Offiziere der holländischen Armee in vier Klassen eingeteilt und zwar Berufs-, Miliz-, Reserve- und Landwehroffiziere. Die Ausbildung zum Berufsoffizier erfolgt hauptsächlich an der Militärakademie zu Breda, dort muß der junge Mann drei Jahre bleiben, nach bestandenem Examen und abgeleistetem Fahneneide kommt er als Leutnant zur Truppe.