

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

**Band:** 57=77 (1911)

**Heft:** 40

**Artikel:** Neue Verwendungsmöglichkeiten des Lastautomobils im Heeresdienste

**Autor:** W.S.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-29286>

#### **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:** 18.01.2026

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

gehalten. Ungünstige Terrainverhältnisse sollen es möglich gemacht haben, daß die 4. Infanterie-Division keine Stellung für die Entwicklung ihrer Divisionsartillerie finden konnte. Diese eigentlich kaum glaubliche schwere Unterlassungssünde sollte sich später überaus schwer beim feindlichen Angriffe rächen: um ihm wirksam entgegen zu treten, fehlte eben das Rückenmark jeder Verteidigungsstellung, die Artillerie.

Gegen diese Stellung setzte der blaue Gegner, wie befohlen, auf dem rechten Flügel die zweite, auf dem linken die erste Garde-Infanterie-Division ein. Nachdem der „Bluff“ der Scheinstellung endlich erkannt, gingen beide Divisionen mit großer Energie gegen die „Hauptstellung“ vor, gewissermaßen um die unnötig verbrauchte Zeit möglichst wieder einzuholen. Dramatisch lebendig folgten sich die Ereignisse auf den Helpter Höhen, dem Schlüsselpunkt des ganzen Kampfes. Der 1. Garde-Infanterie-Division fiel der Preis des Tages zu: sie durchbrach tatsächlich die feindliche Linie der 4. Infanterie-Division. Der rechte Flügel derselben wurde schließlich völlig umfaßt und in Unordnung zurückgeworfen. Ein Gegenstoß der 7. Infanterie-Brigade (Generalmajor Liebach) mit dem Infanterie-Regiment 148 wurde nicht energisch genug durchgeführt und kam viel zu spät.

Nicht unerwähnt darf bleiben, daß das Vorgehen der 1. Garde-Division durch die eigene Divisions-Artillerie, welche auf den Höhen von Helpt eine ausgezeichnete Stellung gefunden hatte, sehr wesentlich erleichtert wurde. Auch auf dem äußersten rechten Flügel von Blau hatte die Garde wiederum einen großen Erfolg aufzuweisen. In gerader Richtung auf Schönhausen vorstoßend, gelang es ihrem Führer, Generalleutnant v. Kühne, die Regimenter abermals zu glücklichen Attacken anzu setzen. Und was für Attacken! Das ganze Kürassierregiment Königin (pommersches No. 2), das historisch berühmte frühere Dragoner-Regiment „Bayreuth“, wurde von ihr vernichtet, Batterien genommen, Schützenlinien des Gegners überritten — wahrhaftig Seydlitz'sche Erfolge! Jedenfalls war die rote dritte Infanterie-Division eines großen Teils ihrer Gefechtskraft beraubt. Die einzige Hoffnung von Rot war der Vorstoß des 9. Armeekorps. In Südwestrichtung angesetzt, stieß dasselbe bei Neetzka auf die dritte Garde-Infanterie-Division, welche über Woldegk vorgegangen war. Es gelang dieselbe mit überlegenen Kräften anzufassen und zu werfen: der Erfolg war jedoch nur von kurzer Dauer. Ueber Leppin auf Cölpin war nämlich die blaue 41. Infanterie-Division gegen die gegnerische Flanke angesetzt worden. Sie schwenkte hier rechts ein und stieß dem 9. Korps in die rechte Flanke. Die — man möchte sagen „unvermeidliche“ — rote 18. Kavallerie-Brigade erschien ganz plötzlich in der rechten Flanke der 41. Infanterie-Division. Ihr Eingreifen war gewiß nicht ohne Erfolg: sie opferte sich indessen vergebens auf und konnte das Schicksal des Tages nicht mehr zugunsten der roten Partei wenden. Als sich auf allen Teilen des Schlachtfeldes die Mißerfolge für Rot offenbarten, erschien — es war genau die 10. Stunde! — der Fesselballon mit der gelben Kugel am Schweif: die Manöver des Jahres 1911 waren zu Ende.

Das Ergebnis des 3. Manövertages bedeutete für Rot geradezu eine Katastrophe. Auf seinem rechten

Flügel von der 41. Infanterie-Division in der Flanke gefaßt, in seinem Zentrum von der 1. Garde-Infanterie-Division vollkommen durchstoßen, auf seinem linken Flügel von der Garde-Kavallerie-Division vollständig umgangen: größer hätte die Niederlage nicht ausfallen können! Ob unter solchen Umständen ein einigermaßen geordneter Rückzug in Richtung auf die rettende Flotte möglich war, erscheint vollkommen ausgeschlossen. Im Ernstfalle hätten jedenfalls nur versprengte Trümmer den Weg dorthin gefunden. Generalfeldmarschall v. d. Goltz, der Führer der blauen Partei, hatte die ihm gestellte Aufgabe, von der noch weiter unten die Rede sein wird, glänzend gelöst. Die feindliche Invasionsarmee war bis zur Vernichtung geschlagen, seine eigenen Truppen für große allgemeine Aufgaben gegen die feindlichen Flügel frei geworden! (Fortsetzung folgt.)

### Neue Verwendungsmöglichkeiten des Lastautomobils im Heeresdienste.

#### II. Der Munitionsnachschub in die Feuerlinie mittelst leichtem Panzerautomobil.

Unter den heutigen Verhältnissen kann es fast als ein Ding der Unmöglichkeit betrachtet werden, fechtende Infanterie in den entscheidenden Phasen des Kampfes mit Munition neu auszurüsten, also gerade in jener Periode, da sie derselben am dringendsten bedürfte, vielfach wird die Taschenmunition verschossen sein, bevor die Schützen die wirksamen Feuerdistanzen erreicht haben. Daher ist die Frage des Munitionsersatzes heute von allergrößter Bedeutung. Sie beschäftigt seit langer Zeit die maßgebenden Autoritäten aller Armeen, ohne daß man unseres Wissens zu einer bestimmten Lösung dieses schwierigen Problems gekommen wäre. Allerlei Beförderungsmittel- und Transportorganisationen, welche sich an die bisherigen Verfahren anlehnen, kamen zum Vorschlag. Es ist aber wohl ein ganz aussichtloses Unterfangen, im feindlichen Geschoßregen neue Munition in die Feuerlinien zu transportieren, wenn nicht gerade der Zufall es mit sich bringt, daß gedeckte Anmarschwege zu denselben führen. Wenn es am Ende noch möglich ist, daß einzelne kriechende Mannschaften die Gefechtslinie erreichen, so wird die Patronenzahl, die sie mit sich schleppen können, doch nur unbedeutend sein. Mit Karren oder gar mit Tragieren in die offene Feuerzone zu fahren, erscheint uns unmöglich, diese bieten zu hohe Ziele in unserer Zeit, wo die Streuungsgarbe der Geschosse weit hinter die beschossene erste Linie reicht und wo es möglich sein kann, daß Maschinengewehre aufgestellt sind mit der besonderen Aufgabe, alle der feindlichen Schützenlinie Hilfe bringenden Truppen sofort mit einem Geschoßhagel zu überschütten.

Wir glauben daher, daß der Munitionsersatz in der Feuerlinie mit den bisherigen oder ähnlichen Mitteln nicht mehr besorgt werden kann.

Ueberhaupt ist es für die Zukunft in den meisten Fällen als ausgeschlossen zu betrachten, daß mit etwelcher Sicherheit ein Personenverkehr zwischen Feuerlinie und internen Staffeln stattfinde.

Der Selbstlader wird überdies seinen Einzug halten, über kurz oder lang; denn bis heute hat noch stets die fortschreitende Technik über die Bedenken der Militärs gesiegt.

Der Technik wird aber auch die Aufgabe zufallen, die gefräßigen Selbstlader mit ihrer totbringenden Nahrung zu versorgen und neues Leben in die erschlaffenden Schützenlinien zu bringen.

Uns scheint, daß dieses Problem im Prinzip schon gelöst sei, auf jeden Fall aber sind wir nicht mehr weit von dieser Lösung entfernt.

Der in die Zukunft blickende Techniker erkennt sie in kleinen, verhältnismäßig leichten, aber mit starken Motoren ausgerüsteten und mit aus Stahlblech gefertigten, schildkrötenschalenähnlichen Panzerschalen zugeschalteten automobilen Fahrzeugen.

Dabei denke man sich aber nicht eine Art Touren- oder Lastwagen mit bequemen Führersitzen und Pneumatikbereifung. Ein derartiges Fahrzeug würde der Panzerung wegen viel zu schwer. Es handelt sich auch nicht darum, in einer Fahrt so und so viel tausend Kilogramm Munition in die Feuerlinie zu schleppen, sondern allein darum, mit Sicherheit mit einer Patronenlast von einigen hundert Kilogramm dorthin zu gelangen (also mit einer Patronenzahl von maximal etwa 10,000 Stück), dafür würden mehr Fahrten ausgeführt und von einer größeren Anzahl von Fahrzeugen.

Diese Fahrzeuge bekämen eine einfache Holzbrücke, auf welcher der Wagenführer in schräg aufwärts liegender Stellung Platz fände, neben oder zwischen den Munitionskisten. Um dem Wagenführer unter diesen Umständen nach vorne einen freien Ausblick zu sichern, müßte der Motor hinten in das Chassis eingebaut werden, statt vorn, wie dies heute üblich ist. Die Hinterräder bekämen dadurch gleichzeitig den notwendigen Adhäsionsdruck. Die Transmission, also Wechselgetriebe und Differenzial, müßten so einfach wie möglich werden. Vielleicht wären nur drei Vorwärtsübersetzungen vorzusehen, sowie ein Rückwärtsgang. Kurz, die ganze mechanische Einrichtung wäre vor allem auf geringes Gewicht und große Solidität hinzu bauen. Kuppelung und Fußbremse würden unter diesen Umständen bequem mit den Füßen betätigt. Die Spurweite des Wagens wäre so gering, daß derselbe auch in schmalen Feldwegen laufen könnte. Bei seiner niedrigen Bauart würde die Stabilität immer noch eine genügende sein.

Die Brücke würde nun durch eine passende gewölbte Panzerschale aus Stahlblech, wie es für Geschützschilder gebraucht wird, eingedeckt. Der Gürtel dieser Panzerdecke müßte eventuell verstärkt werden, d. h. vielleicht anderthalb mal so dick sein, als der übrige Teil derselben. In der vordern Partie der Schale wären Sehschlitzte anzutragen, damit der Wagenführer sich über den Weg orientieren kann. Seitlich müßten an derselben Türen angebracht sein, um dem Führer das Hineinkriechen in das Fahrzeug und das Verladen der Munitionskisten zu gestatten.

Die Räder müßten ziemlich groß, aus Stahlguß hergestellt und mit je einem Vollgummireifen versehen werden.

Die Felgen würden sehr breit und mit Rippen besetzt, um eine recht große Auflagefläche zu ergeben, sobald die Räder im Boden etwas einsinken.

Die totale Länge des Fahrzeuges würde 4 m keinesfalls übersteigen. Dasselbe könnte dank der Panzerung bis in die Schützenlinien fahren, um

Munition dorthin zu befördern. Bei der Rückfahrt könnte es Verwundete mitnehmen. Infanteriegeschosse und Schrapnellkugeln würden ihm nichts anhaben. Nur Volltreffer von Geschützen könnten ein solches Fahrzeug zerstören.

Infolge seiner niedrigen Bauart und einem passenden Anstrich wäre dieser Munitionswagen wenig sichtbar und dank seiner Beweglichkeit auch mit Volltreffern schwer zu erreichen.

Nichtsdestoweniger brauchte seine Geschwindigkeit nicht sehr groß zu sein. Es handelt sich um keinen Kilometerfresser.

Nun stellt sich aber die eine große Frage: Wird es möglich sein, mit einem derartigen Fahrzeug im Gelände, durch Felder, Wiesen und Aecker vorwärts zu kommen?

Bis heute galt der Satz, daß das Automobil die Straße nicht verlassen könne. Seine Räder versinken in dem weichen Boden, der Adhäsionsantrieb funktioniert nicht mehr, indem die Triebräder sich eingraben, ohne das Fahrzeug vorwärts zu bringen. Aber der vorgenannte Satz gilt nur noch zur Hälfte. Wird ein Fahrzeug richtig gebaut, speziell für die Verhältnisse und das Terrain, für welche es bestimmt ist, so läßt sich sehr viel erreichen. Der Wille des Menschen ist mächtiger, denn alle Hindernisse der Natur.

Aus den Kolonien und überseeischen, straßenarmen Ländern kommen immer mehr Berichte über die erfolgreiche Verwendung von automobilen Fahrzeugen, in ganz schwierigen Terrainverhältnissen. Wir hören von Last-Automobilen, die Wege befahren, welche mit Moränen verglichen werden dürfen, oder ausgetrocknete Flüßbette, welche mit Kieseln größter Dimensionen angefüllt sind. Schnee- und Sandwüsten und unwirtliche Gebirgszüge werden durchquert. Selbst der Urwald bietet keine Schwierigkeiten mehr, welche nicht als überwindbar betrachtet werden. Aus Argentinien vernehmen wir, daß Tourenautomobile als Verkehrsmittel zwischen abgelegenen Ortschaften, vielfach quer über die Felder, die besten Dienste leisten.

Aber auch dort heißt es: Bauet die Wagen speziell zu unseren Zwecken, für unser Gelände, so nur läßt sich etwas brauchbares erzielen!

Endlich kommt die Landwirtschaft dem Automobilbau in der angezogenen Frage mächtig zu Hilfe.

Sie bedarf starker Motorfahrzeuge, welche in jedem Gelände, wenn auch nur langsam, vorwärts kommen. Schon sind die ersten Schritte in dieser Richtung getan. Neue Radkonstruktionen tauchen auf, welche große Auflageflächen ergeben und das Einsinken der Räder verhindern.

Daher zweifeln wir nicht daran, daß es nicht früher oder später gelingen werde, ein Munition-Automobil zu bauen, ähnlich dem oben beschriebenen, das in jedem Terrain vorwärts kommt. Gewisse Hilfseinrichtungen, welche ihm gestatten, sich aus schwierigen Lagen zu ziehen, werden ihm beigegeben werden, ebenso Geräte zum Uebersetzen von Gräben usw.

Es würde zu weit führen, hier dieses Fahrzeug der Zukunft bis in alle Details zu beschreiben. Es muß uns genug sein, angedeutet zu haben, wo die Lösung der Frage des Munitionsnachschubes in die Feuerlinie zu suchen ist.

W. S.