

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

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

**Heft:** 4

**Artikel:** Die deutsche Armeelastzugzugprüfungsfahrt

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-29190>

### **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:** 01.05.2026

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

Ausmarsches“ das Wort geredet werden, sondern die Kompagnien würden während der ganzen Zeit am gleichen Ort bleiben und für das, was jetzt am Bataillonsausmarsch getrieben wird, wären zwei Tage für den Rückmarsch ganz genügend gerechnet.

Nicht unerwähnt lassen möchte ich, daß durch diese Dislokation Kompagniekommandanten und Zugführer und nicht zuletzt die Unteroffiziere die Schwierigkeiten kennen und überwinden lernen würden, die sich im Wiederholungskurs beim Dienstbetrieb geltend machen.

Diesen gewiß nicht zu unterschätzenden Vorteilen mag als ein kleiner Nachteil eine Mehrausgabe für Kantonnementsbedürfnisse gegenüberstehen. Diese wird nicht sehr groß sein, da nicht jeden Abend die volle Ration Stroh gefaßt werden müßte. Für Bataillonskommandanten wäre es gewiß auch von Vorteil, wenn er so aus eigener Anschauung die Anforderung an Oertlichkeiten, Zeit usw. kennen lernte, die gründlich durchgeführte Gefechtsschießen verlangen. Denn das ist etwas, was nur praktisch gelernt werden kann. Die taktischen Kurse können wohl die Beurteilung der Schießplätze lehren, die Zeit aber schätzen lehrt nur die Praxis.

Ich bin zu diesen Ausführungen veranlaßt worden durch Vorkommnisse in Rekrutenschulen und durch Erzählungen aus Wiederholungskursen, die mir den Eindruck erweckten, daß den gefechtsmäßigen Schießen der Infanterie nicht derjenige Wert beigemessen wird, der ihnen gehört. Ihnen zu ihrem Recht zu verhelfen, halte ich für nicht unnötig.

Hptm. P. Keller.

### Die deutsche Armeelastzugprüfungsfahrt.

Die vom deutschen Kriegsministerium angeordnete, durch Ost- und Norddeutschland ausgeführte und am 15. Dezember beendete 24tägige Armeelastzugprüfungsfahrt beweist, welche große Bedeutung Deutschland, gleich den übrigen großen Militärstaaten, der Lösung der Frage beimißt, ob und wie weit Kraftwagen geeignet sind, den Nachschub der Bedürfnisse der Armee zu besorgen. Es beginnt sich allgemein die Auffassung geltend zu machen, daß die Lastfahrzeuge fortan ein unentbehrlicher Faktor für den Transport des Heeresbedarfes seien, wobei neben vielen andern auch der Umstand eine große Rolle spielt, daß der Transport mit Pferden einen sehr großen Teil der zu transportierenden Massen für die eigene Fourage erfordert, während das Benzin, das dem Kraftwagen Bewegung verleiht, bei geringem Gewicht und kleiner Raumbeanspruchung gewaltige Kraftleistungen ergibt; aus einem Liter Benzin sind etwa 10,000 Liter explosible Gasgemische zu erzielen. Allerdings anerkennt man auch, daß beim Aufmarsch der heutigen Armeen die Sicherstellung und Versorgung ihres großen Kraftwagenparks mit Benzin, eine außerordentlich wichtige Frage sei, und daß man daher große Quantitäten Benzin schon beim Aufmarsch der Armee mitführen müsse, um die Bewegung der Truppen in dieser Beziehung vollständig unabhängig zu machen. Es scheint aber, daß man der früher oder

später eintretenden Ergänzungsnotwendigkeit des Benzinvorrats auch in unwirtlichen oder vom Kriege bereits ausgesogenen Gegenden nicht genügende Beachtung schenkt. Wenn das nicht sichergestellt ist, so würde es das Zurückgreifen auf die bisherigen Transportmittel des Pferdezeuges und des Fuhrwerks und somit die rechtzeitige Bereithaltung desselben erfordern, ebenso aber auch, wenn die schweren Armeelastzüge bei schlechten, infolge von Regengüssen oder Regenperioden, sowie von starkem Schneefall oder Glatteisbildung schwer praktikablen Wegen versagen. Unter diesen Gesichtspunkten betrachtet, beansprucht die deutsche Armeelastzugprüfungsfahrt besondere Beachtung, mehrfache fachmännische Berichte über ihren Verlauf liegen heute vor, die im folgenden mehr oder weniger auszüglich benutzt sind.

Als Zweck der Fahrt galt in erster Linie die Zuversichtlichkeit und die Betriebsverhältnisse der verschiedenen Lastfahrzeuge in längerer Fahrdauer auf abwechslungsreichem Gelände festzustellen, worauf die während der Dauer der Fahrt gemachten Erfahrungen für die Schaffung von Normaltypen verwertet werden sollen. Die bedeutendsten deutschen Automobilfabriken waren mit einem oder mehreren Lastzügen an der Fahrt beteiligt. Neu war bei ihr, daß das Benzin in einem besonderen Sicherheitstankwagen mitgeführt wurde, um unliebsamen Zwischenfällen, die sonst beim Transport einer derartigen Menge feuergefährlicher Flüssigkeit leicht eintreten konnten, zu vermeiden, und die Versorgung bequem und schnell zu gestalten. Die Fahrt berührte nur einmal eine (verhältnismäßig niedrige) Gebirgsstrecke, den Landeshuter Kamm, einen nördlichen Ausläufer des Riesengebirges, zwischen Schmiedeberg und Landeshut, in einer Paßhöhe von 780 m, jedoch bei nur einer relativen Steigung von 239 m (Schmiedeberg 541 m, Paßhöhe der Schillerbaude 780 m). Die Fahrt führte im übrigen durchgängig durch Flachland, und zwar von Berlin über Kottbus, Görlitz, Hirschberg, Schmiedeberg, Landeshut, Breslau, Trebnitz, Posen, Schneidemühl, Rostock, Lübeck, Harburg, Bremen, Braunschweig, Magdeburg nach Berlin. Aus den vorliegenden Berichten gehen bereits wichtige Momente über ihren Verlauf und ihre Ergebnisse hervor. Namentlich verdient der folgende Bericht eines Teilnehmers über die von der Versuchsabteilung der Verkehrstruppen mit zwölf beladenen Lastzügen bewirkte Ueberwindung der Paßhöhe von Schmiedeberg am 24. November Beachtung.

Die Fahrt nahm am 21. November von der Kaserne der Verkehrstruppen in Schöneberg unter Leitung eines Hauptmanns ihren Anfang. Das Marschziel des ersten Tages, Kottbus, wurde leicht erreicht. Aber schon die beiden nächsten Tage brachten erhebliche Hindernisse, da die Wege stellenweise mit hohem Schnee bedeckt waren, dessen Untergrund gefrorener Schneeschlicker bildete. Hier zeigte sich recht der Wert einer guten Kettenarmierung für die Räder der Kraftlastwagen. Ein sonst guter Wagen, der mangelhafte Kettenarmierung hatte, hielt die Kolonne an beiden Tagen viele Stunden

lang auf, so daß sie erst gegen Mitternacht die Tagesziele, Görlitz und Hirschberg, erreichte, obwohl sie von morgens 8 Uhr an ohne Mittagspause ununterbrochen auf dem Marsche war. Die höchsten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Menschen und Maschinen stellte aber der vierte Marschtag, an dem die Kolonne früh 8 Uhr von Hirschberg zur Ueberwindung der über den 780 m hohen Gebirgspaß, Schillerbaude, führenden Straße Hirschberg-Schmiedeberg-Landeshut ausrückte. Man wußte, daß eine schwere Arbeit bevorstand. Jeder hatte sich infolge der Erfahrungen der letzten Marschstage mit neuen stärkeren Ketten versehen, nachdem an den vorhergegangenen die unter gewöhnlichen Verhältnissen ausreichenden Kettenarmierungen zum Teil gerissen waren. Infolgedessen kamen auch die Wagen, die in den ersten Tagen die Kolonne aufgehalten hatten, jetzt gut vorwärts. In dem Maße aber, wie man sich der Paßhöhe näherte, wurden die Schwierigkeiten des Weges größer. Meterhoch türmten sich die Schneemassen auf, und ein eisiger Schneesturm wehte die freigeschaufelte Bahn rasch wieder zu. So rückten die mit 6000 kg Nutzlast beladenen Lastzüge nur langsam vor bis zur Viktoriahöhe, einem auf halber Höhe liegenden kleinen Gasthause. Dort wurde in Ermangelung von Mittagessen frugal gefrühstückt. Nach der Ruhepause ging es weiter, aber für die letzte, 4,6 km lange Strecke bis zur Paßhöhe brauchte man über fünf Stunden. Schon hieraus kann man die Schwierigkeiten des Weges ermessen. Hier gab es keine Konkurrenz, hier blieb jeder Lastwagen mehrmals stecken, und arbeitete sich nur schwer wieder heraus. Man gewann dabei die Ueberzeugung, daß die teilnehmenden Wagen alle auf ziemlich gleicher Stufe der technischen Ausbildung standen. Das Vorwärtskommen auf solch schwierigen Wegen wurde durch drei Faktoren bedingt, die Maschinenkraft, das Uebertragungsverhältnis auf die Hinterräder und die Kettenarmierung der Räder. Bezüglich der letzteren wurde bei dem Uebergang viel gelernt, so daß bei der nächsten Gelegenheit alle Hindernisse viel leichter überwunden werden dürften. Die gleichmäßig gute technische Ausbildung aller Wagen war auch vom militärischen Standpunkte aus sehr erfreulich, und rechtfertigte, daß die Militärbehörde alle deutschen Wagenfabriken, die sich den Vorschriften unterwerfen, gleichmäßig unterstützt.

Es wurde dunkel und die Lastzüge kämpften noch mehrere Kilometer von der Paßhöhe entfernt mit Sturm, Schnee und eisbedeckten Wegen. Steigungen, die bei normalen Wegverhältnissen spielend genommen werden, wurden zu schweren Hindernissen, dazu war der Weg schmal und auf einer Seite sogenannter Sommerweg, in welchen die Lastzüge einsanken; auf der andern Seite aber fiel der Abgrund einige hundert Meter tief ab. An den schwierigsten Stellen kam man nur ruckweise vorwärts. Oft drehten sich trotz Kettenarmierung die Räder auf dem eisbedeckten Boden, ohne zu greifen. Dann ließ der Leiter der Fahrt ein langes Seil an den Wagen spannen, und alle verfügbaren Mannschaften mußten ziehen. Zu allerletzt, kurz vor der Paßhöhe,

wo der Schneesturm am wildesten tobte, und die Wehen am höchsten waren, mußte sogar der Hafermotor in Dienst treten. Sechs starke Gäule wurden jedem Lastzuge vorgespannt, und mit deren Hilfe und der eigenen Kraft erreichten die Lastzüge endlich die Paßhöhe.

Auf der Paßhöhe erklärte der von der Landeshuter Seite kommende Chaußeeaufseher, es sei nicht daran zu denken, daß man hinunter käme, die Wehen wären stellenweise so hoch, wie die Lastzüge. Es wurde aber doch weiter gefahren, und die Lastzüge gingen ohne jeden Aufenthalt, wie sie ankamen, wieder hinunter. Es dauerte aber nicht lange, so sah man in der Ferne tief unten den vorausgehenden Lastzug festsitzen; man erkannte ihn an den weithin schimmernden Streifen, den seine Scheinwerfer auf die Schneedecke warfen. Stundenlang dauerte es, bis das Hindernis überwunden war. Endlich schlug die Stunde der Erlösung. Der erste Zug kam frei, und nun passierte einer nach dem andern die gefährliche Stelle, wo die Schneewehen bis an den Führersitz reichten, und die Wagen im tiefen Geleise von einer Seite zur andern geschleudert wurden. Auch weiterhin war der schmale Weg an verschiedenen Stellen sehr gefährlich. Allmählich wurde er aber besser und als endlich der Gebirgsweg in die schöne breite Staatsstraße einmündete, war Landeshut bald, jedoch erst nachts 1 Uhr, erreicht.

Die Fahrt am Freitag nach Breslau bot auch noch einige Hindernisse in Gestalt steiler Berge im Waldenburger Revier, aber die Straßen waren gut und breit, und die Schwierigkeiten kamen gegen die überwundenen nicht sehr in Betracht.

An der Fahrt hatten Armee und Industrie gleiches Interesse, da sie der Erprobung und Prüfung von sogenannten „leichten Armeelastzügen“ galt, deren Herstellungsfirmen für 1911 das Subventionsrecht behalten bzw. erwerben wollten. Wer einen den militärischen Bestimmungen entsprechenden Lastzug von einer subventionsberechtigten Firma kauft, erhält eine einmalige Beschaffungsprämie von 4000 Mark und eine Betriebsprämie für jeden Wagen auf die Dauer von fünf Jahren von jährlich etwa 1000 Mark, im ganzen rund 9000 Mark. 1908 und 1909 sind so je 800,000 Mark, 1910 1 Million Mark vom deutschen Reiche gezahlt worden. Der Automobilindustrie sind allein in dem letzten Jahre 1908 Aufträge in Höhe von 3 Millionen Mark zugeflossen. Dafür hat das deutsche Reich für den Mobilmachungsfall zurzeit etwa 400 fast neue, erprobte und betriebsfähige Armeelastzüge zur Verfügung. Diese müssen aus einheimischem Material hergestellt sein, und mit inländischen Betriebsstoffen, z. B. Benzol, in Betrieb gehalten werden können. Sie müssen mindestens 6000 kg Nutzlast mit einer Stundengeschwindigkeit von 9—12 km (je nach Art der Bereifung) bei einer Tagesleistung von 120 km fördern können. Steigungen von 1:8 dürfen kein Hindernis sein. Im Februar d. J. überwandten Lastzüge mit 4000 kg Nutzlast Steigungen von 1:6 auf einer verschneiten Straße in Klaustal. Auf der jetzigen Versuchsfahrt blieben die Wagen im Riesengebirge, wie ausführlich geschildert, in hohem Schnee

stecken. Die Lastzüge waren mit je 6000 kg Sand in Säcken beschwert. Dies entspricht dem Verpflegungsbedarf von drei Bataillonen und einer Abteilung Feldartillerie. In den Kaisermanövern 1909/10 haben sich die Wagen in stellenweise bergigem Gelände bei hohen Tagesleistungen gut bewährt und es bedurfte nur zwei Mann Bedienung für den Kraftwagen und eines Bremsers für den Anhänger. Die Bremsen wurden auf der Subventionsfahrt von der Versuchsabteilung gestellt, die Kraftwagen von Angestellten der Fabriken bedient.

Auf der langen Reise durch das halbe Deutschland war beim Eintreffen in Magdeburg erst ein Lastzug trotz der strengen Bedingungen ausgefallen. Unter den Fahrzeugen fiel der Sicherheitsbenzinwagen mit 5000 Litern Inhalt durch seine Form auf. Er soll die Lastzugkolonne in Feindesland unabhängig machen. Der eine Lastzug der Militärverwaltung war als Reparaturwerkstatt mit hohem Kran ausgerüstet. Ihm folgte ein 30sitziger Omnibus mit Mannschaften für Ausbesserungsarbeiten, die jedoch kaum gebraucht wurden.

Das vollständige, wenn auch nur einen Tag währende Eingeschneitsein der Armeelastzüge bei ihrer Herbstprüfungsfahrt am 24. November am Schmiedeberger Paß in nur 780 m Höhe, so daß sie einen vollen Fahrttag verloren und die infolge von Schnee und Nebel schon vorausgegangenen Fahrtverzögerungen, bilden militärisch beachtenswerte Vorgänge. Denn wenn bereits im November derartige Fahrtunterbrechungen durch Schnee vorkommen, so sind sie in schneereichen Winterperioden, namentlich im Osten und Norden des deutschen Reiches und auf östlichen Kriegstheatern überhaupt, sowie im Gebirgslande weit anhaltender zu erwarten, und müssen alsdann die äußerst wichtige geregelte Verpflegung der Truppen und ihrer Pferde sehr in Frage stellen. Eine kurze 1—2tägige Unterbrechung ihres Verpflegungsnachschiebs vermag dies zwar unmittelbar noch nicht, da die Truppen eine dreitägige eiserne Mundportion bei sich führen. Allein bei längerem Ausbleiben des Verpflegungsnachschiebs muß sich dies um so empfindlicher geltend machen, als die Truppen dann auf die schwierige Beibehaltung der Verpflegung vielleicht in bereits ausgesogenem Land angewiesen sind. Ähnliche Fahrthemmungen können bei mehrtägigen Regengüssen, bei anhaltendem Nebel, wo langsam gefahren werden muß, und bei schlechten ausgefahrenen Wegen eintreten, so daß auch in andern Jahreszeiten kein sicherer Verlaß auf die Armeelastzüge ist. Zwar traten bis jetzt, wie erwähnt, bei den deutschen Manövern keine Hemmnisse in der Verwendung der Armeelastzüge sowohl beim vorjährigen wie diesjährigen Kaisermanöver ein; allein diese Manöver finden in der günstigsten Jahreszeit Anfang Herbst und stets in gut chaudiertem Wegenetz statt, so daß sie kein allgemein gültiges Beispiel bieten, und Winter, regnerischer Herbst und Frühjahr ganz andere Erfahrungen zeitigen dürften. Wobei indessen nicht außer Augen gelassen werden darf, daß die erwähnten ungünstigen Wegeverhältnisse auch den mit Pferden bespannten Kolonnen große Verzögerungen bereiten

werden und diese vielleicht schon auf Wegen stecken bleiben und Vorspann bedürfen, namentlich bei anhaltenden Steigungen, wo der Kraftwagen anstandslos durchkommt.

Die Lastzüge sind noch in einer andern Richtung von einem sehr in Betracht kommenden Umstande abhängig, und zwar, wie nochmals betont sei, vom mitgeführten und rechtzeitig zu ergänzenden, großen Benzinvorrat für ihren Betrieb. So standen bei den jüngsten Kaisermanövern der Benzinstation Marienburg zwei Armeelastzüge für denselben zur Verfügung. Ob sich jedoch, so verbreitet die Benutzung des Benzins auch heute ist, in unwirtschaftlichen Kriegsschauplätzen, die für die unausgesetzte Speisung der Motoren nötigen großen Benzinvorräte überhaupt und rechtzeitig vorfinden werden, darf als sehr zweifelhaft gelten. Zwar ist dies im hochkultivierten Frankreich wohl anzunehmen, wo überdies das infolge des Gesetzes über die „chemins vicinaux“ vortrefflich chaudierte Wegenetz den Transport der Lastfahrzeuge begünstigt, bei den in ungünstiger Jahreszeit oft grundlosen Wegen des nicht besonders chaudiereichen russischen Polens und Rußlands jedoch nicht. Die Armeelastzüge sind daher namentlich in unwirtschaftlichen Kriegsschauplätzen in doppelter Hinsicht, und zwar von den Witterungs- und Wegeverhältnissen und von der Benzinbeschaffung abhängig, dort ist daher auf sie kein sicherer Verlaß und alle Vorkehrungen für den Heerestrain müssen auch auf ihren Ausfall berechnet sein. Somit bilden sie ein unter normalen Umständen sehr nützlich, aber kostspieliges und unter ungünstigen Umständen nicht unbedingt zuverlässiges Heeresbedarfstransportmittel. β.

### Eidgenossenschaft.

#### Verteilung des Instruktionskorps der Infanterie pro 1911.

##### I. Division.

Kreisinstruktor: Oberstdiv. Steinbuch.  
 Stabsoffiziere: Oberst Castan, Oberstlt. Quinlet, Major von Sury, Baumann E., Delessert, Fonjallaz, Verrey (zugleich für St. Maurice), Berdez.  
 Hauptleute: Hptm. Jossevel, de Vallière, Drexler, Schmidt Othmar.

Subaltern-Offizier: Oberlt. de Weiß.  
 Kanzlist des Kreisinstruktors: Major Michod.  
 Trompeter-Instruktor: Adj.-U.-Off. Meystre.  
 Tambour-Instruktor: Adj.-U.-Off. Mittaz.

##### II. Division.

Kreisinstruktor: Oberst Biberstein.  
 Stabsoffiziere: Oberstlt. Monnier, v. Muralt, Apothéloz L., Major Duvoisin, Bardet, Odier.  
 Hauptleute: Hptm. Roussillon, Bourquenez, Secretan, Tissot, Hauswirth.

Subaltern-Offizier: Oberlt. Barazetti.  
 Kanzlist des Kreisinstruktors: Major Quinche.  
 Trompeter-Instruktor: Adj.-U.-Off. Miéville.  
 Tambour-Instruktor: Adj.-U.-Off. Bardy.

##### III. Division.

Kreisinstruktor: Oberst Zwicky.  
 Stabsoffiziere: Oberst Herrenschwand.  
 Oberstlt. Grimm, Major Vorbrodt, Ruef, de Blonay, Gygax, Kern.  
 Hauptleute: Hptm. Schmid Alb., Moser, Apothéloz F.  
 Subaltern-Offiziere: Oberlt. Rychner, Gerber A.  
 Kanzlist des Kreisinstruktors: Oberlt. Geißhüsler.  
 Trompeter-Instruktor: Adj.-U.-Off. Rymann.  
 Tambour-Instruktor: Adj.-U.-Off. Schenk.