

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

Band: 60=80 (1914)

Heft: 20

Artikel: Lastautomobile in unserem Heeresdienst

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31210>

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: 26.01.2026

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

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

Mit den Beilagen: **Literaturblatt** (monatlich) und **Mitteilungen der Eidg. Militärbibliothek** (vierteljährlich).

LX. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LXXX. Jahrgang.

Nr. 20

Basel, 16. Mai

1914

Erscheint wöchentlich. — Preis halbjährlich für die Schweiz Fr. 5.—, fürs Ausland Fr. 6.50. — Bestellungen direkt an **Bruno Schwabe & Co., Verlagsbuchhandlung in Basel**. Im Ausland nehmen alle Postbüros und Buchhandlungen Bestellungen an. — Inserate 35 Cts. die einspaltige Petitzelle.

Redaktion: Oberst **U. Wille, Meilen**.

Inhalt: Lastautomobile in unserem Heeresdienst. — Die Armee Mexikos und der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. — Das Wiener Archivwerk und die wahre Stärke der Verbündeten bei Leipzig. (Schluß.) — Ausland: Deutsches Reich: Die diesjährigen größeren Truppenübungen des XIX. Armeekorps. — Verschiedenes: Feind Alkohol im Balkankriege.

Lastautomobile in unserem Heeresdienst.

I.

Der gesamte Nach- und Rückschubdienst, namentlich aber die Heeresverpflegung, beruhen, wie die Taktik, auf dem Ergebnis der Kriegserfahrung und der Berücksichtigung der fortschreitenden Vervollkommenungen der Technik. Für ihre zweckentsprechende Einrichtung und Ausgestaltung dürfen nicht einseitige theoretische Erwägungen maßgebend sein, sondern einzig und allein praktische Erfahrungen. Vor allem muß mit den geographischen und wirtschaftlichen Eigentümlichkeiten des Landes und der mutmaßlichen Kriegsschauplätze, den politischen Verhältnissen und den vorhandenen Mitteln auf das sorgfältigste gerechnet werden. Bietet eine vorgesetzte Technik verwendbare und erreichbare Aushilfen, so sind dieselben vollzählig und beizeiten nutzbar zu machen und der bestehenden Organisation anzupassen.

Ursprünglich waren Nachschub und Rückschub zu ihrer Bewältigung fast ausschließlich auf Zugtiere und Lasttiere angewiesen. Nur ausnahmsweise gestattete die Gunst der geographischen Lage und der verfügbaren Mittel die Ausnützung natürlicher oder künstlicher Wasserstraßen. Zug- und Tragtiere bedürfen aber selbst erheblicher Verpflegungsmengen, sollen sie auf die Dauer leistungsfähig bleiben. Ihre Nutzkraft, ihr Rendement, erleidet daher einen erheblichen Abstrich. Zudem verfügen sie nur über eine beschränkte Marschfähigkeit, die keinesfalls erheblich größer ist als die der Truppe. Ungünstige Witterung, Jahreszeit, Beschaffenheit und Zustand der verfügbaren Straßen und Wege können diese Marschfähigkeit zudem in einer Art und Weise ungünstig beeinflussen, die in den meisten Fällen kaum vorauszusehen und nur annähernd zahlenmäßig festzustellen ist. So war es oft erforderlich, daß die Art und Weise der Kriegsführung sich dem Tempo des Nachschubes anpassen mußte. Nicht der russische Winter hat Napoleon 1812 zu Fall gebracht. Der Feldzug scheiterte, weil der Kaiser sich in seinen Operationen nicht durch die Nachschub Schwierigkeiten meistern lassen wollte.

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts stellte die Technik die Eisenbahnen zur Verfügung. Kein Heerwesen zögerte, dieselben sich seinen Bedürf-

nissen dienstbar zu machen. Aber diese Dienstbarkeit ist an die vorhandenen, festen Schienenwege gebunden. Damit ist in den meisten Fällen ausgeschlossen, daß die Truppen das, was sie brauchen, unmittelbar aus der Eisenbahn empfangen können. Zudem sind die Bahnlinien ein sehr empfindliches Beförderungsmittel. Sie können vom Gegner zerstört oder unterbrochen werden, irgend ein Betriebsunfall kann sie auf lange Zeit hinaus für die Heeresbenutzung unbrauchbar machen. Dies ist um so leichter der Fall, wenn sie, wie bei uns, zahlreiche Kunstbauten aufweisen oder nur auf einem Geleise laufen. Es sind daher immer noch besondere Transportmittel nötig, die den Verkehr mit den Eisenbahnendpunkten zu vermitteln haben. Ihre Zahl muß um so größer sein, je weiter sich die Truppen von diesen Punkten entfernen. Ihre Wichtigkeit steigt, je weniger Bahnen auf dem Kriegsschauplatz vorhanden sind oder je mehr dieselben auf diese oder jene Weise Schaden gelitten haben.

Somit verbleiben trotz Eisenbahnen noch ganz beträchtliche Strecken, die vorläufig noch mit dem tierischen Zuge bewältigt werden müssen. Diese können immerhin noch so groß werden, daß der Nachschub mit den Heeresbewegungen nicht mehr Schritt zu halten vermag, die letzteren sich nach dem ersten zu richten haben, oder vorne Schießbedarf und Verpflegung knapp werden, sofern nicht die wirtschaftlichen Verhältnisse der vom Heere belegten Landstriche in letzterer Beziehung hilfreich entgegenkommen. Das haben trotz reichlicher Trainausstattung die Preußen 1866 und die Deutschen 1870/71 erfahren. 1866 verhinderte schon ein Rückmarsch von 75 km, den die Trainkolonnen zur Füllung aus ihren Magazinen zurückzulegen hatten, den späteren Anschluß an die vormarschierende Armee, und das bei günstiger Witterung und höchst annehmbaren Straßenverhältnissen; 1859 mußten es die Österreicher trotz Eisenbahn und reichlichsten Landesmitteln selbst im eigenen Gebiete bitter verspüren, daß die Traineinrichtungen verschiedener Ursachen halber nicht so bedacht waren, wie sie hätten bedacht sein sollen.

Aber auch auf kleinem Kriegsschauplatz, bei beschränkter Ausdehnung der Operationen, verminderter Ausdehnung der sich zwischen Heer und rück-

wärtigen Magazinen einschiebenden Strecken, also auch bei kleineren Heeren, beanspruchen Nach- und Rückschub noch ganz bedeutende Pferdekräfte. Dies ist besonders jetzt der Fall, seit die Heeresansprüche teils berechtigter-, teils unberechtigterweise sich enorm gesteigert haben und man für die Bewilligung von Fuhrwerken und Tragtieren, das Nachfahren von Gegenständen aller Art eine höchst freigiebige Hand hat. Es muß namentlich für jene Länder erschwerend ins Gewicht fallen, die arm an Pferden sind und für die Beschaffung solcher ganz oder teilweise auf den Bezug aus dem Auslande angewiesen sind. Je nach Kriegslage und politischer Konstellation können die Bezugsquellen versiegen. Japan hat im mandschurischen Kriege diese Abhängigkeit vom Auslande in manchem empfinden müssen, obgleich ihm keine fremden Pferdeausfuhrverbote hindernd in den Weg getreten sind. Bei den Bulgaren haben geringe Pferdebestände und erschwerte Bezugsverhältnisse die Manövriertfähigkeit der Feldartillerie eingeschränkt, die Infanterie zu verlustreichen Angriffen gezwungen und die Heeresbewegungen verlangsamt, obwohl man als Trainbespannungen so viel als nur immer möglich die landesüblichen Ochsengespanne heranzog. Geraten sich einmal Dreibund und Triple-Entente ernstlich in die Haare, so ist auch bei uns der Pferdeersatz auf magere Jahre gestellt.

Aus allen diesen Gründen haben gerade die Heerwesen pferdeärmer Länder alle Veranlassung, sich die Vervollkommnungen der Technik so ausreichend als möglich für ihren Heeresnachschub dienstbar zu machen. Dies trifft namentlich dann zu, wenn diese technischen Vervollkommnungen das Mittel an die Hand geben, sich unter Umständen von der Bespannung durch Zugtiere unabhängiger zu machen und die Trainkolonnen beweglicher und leistungsfähiger zu gestalten, wie dies durch den *mechanischen Zug auf der Landstraße*, die *Lastautomobile* und *Lastzüge* möglich geworden ist. Allerdings müssen dabei Vorteile und Nachteile der einen wie der anderen Zugsart sorgfältig gegeneinander abgewogen und mit den besonderen Verhältnissen des Landes in Einklang gebracht werden.

Die Vorzüge des mechanischen Zuges gegenüber dem tierischen Zuge bestehen vor allem in der Fähigkeit größerer Lasten mit größerer Geschwindigkeit fortzuschaffen. Dazu kommen noch, daß zur Bedienung weniger Mannschaften erforderlich sind als bei der tierischen Zugkraft, daß für die Verpflegung und den Unterhalt eigentlich kein Raumbedarf gerechnet werden muß, während bei Trainkolonnen der mitzuführende Futter- und Verpflegungsvorrat ungefähr mit 10% der Nutzlast in Berechnung gestellt werden muß, und daß die Marschtiefen der Transportkolonnen eine bedeutende Abkürzung erfahren.

Ein Lastautomobil mittlerer Leistungsfähigkeit befördert bei zwei Mann Bedienung Lasten von 2000—3000 kg mit einer Tagesleistung unter günstigen Umständen bis zu 100 km. Es leistet also das Gleiche, was zwei bis drei vierspännige oder vier bis sechs zweispänige Wagen mit vier bis sechs Mann Bedienung. Dabei haben die Wagen mit 30 km ihre Tagesleistung reichlich bewältigt, während das Automobil zum mindesten das Doppelte, unter gegebenen Verhältnissen das Dreifache zu leisten vermag. Die Kolonnenlänge vermindert sich bei der Verwendung von Lastautomobilen auf un-

gefähr die Hälfte des für Pferdebespannung anzusetzenden Betrages.

So lassen sich die *Vorteile des mechanischen Zuges* wohl am besten in die Formel kleiden: *Der mechanische Zug befördert größere Nutzlasten bei geringerer Raumbeanspruchung für Unterhalt und Betriebsmaterial, das gewährt Verminderung der benötigten Fahrzeuge und damit des Betriebspersonals und Verringerung der Kolonnentiefen, namentlich bei großen Transporten.*

Er ist beweglicher und leistet damit ungefähr das Doppelte, unter ganz günstigen Umständen das Dreifache der tierischen Zugkraft.

Damit verbindet sich noch als weiterer Vorteil, daß durch den mechanischen Zug gerade der Verbrauch des umfangreichsten und am meisten in das Gewicht fallenden, daneben in den nötigen Mengen kaum zu beschaffenden Unterhaltsmittels, des Hafers, am meisten eingeschränkt wird, während seine eigenen Betriebsmittel, Benzin und Schmieröl, zum Teil als Abfallprodukte im Lande zu erzeugen sind und unter Umständen deren Herstellung gesteigert werden kann. Jedenfalls gewährt die Einstellung des mechanischen Zuges den Vorteil, daß ein großer Teil des sonstigen Haferbedarfes den Pferden der fechtenden Einheiten zugewendet und diese um so länger leistungsfähig erhalten werden können.

Diesen Vorteilen gegenüber haften der mechanischen Zugkraft auch eine Reihe von *Nachteilen* an, die ebenfalls in Erwägung gezogen sein wollen.

In erster Linie sind in dieser Beziehung zu nennen: das Gebundensein an gute und feste Straßen und an tragfähige Brücken, dann die Abhängigkeit von der Witterung, da anhaltendes, die Straßen aufweichendes Regenwetter, starker Schneefall und Eisbildung die Leistungsfähigkeit ganz erheblich einschränken.

Diese Nachteile sind namentlich für unsere Verhältnisse wohl in Berücksichtigung zu ziehen. Man denke nur an die vielen Brücken mit verminderter Tragfähigkeit, welche gerade in dem sonst von guten und zahlreichen Verkehrswegen durchzogenen südlicheren Teile der Hochebene und der Voralpen die zahlreichen Wasserläufe überbrücken. Man denke auch an die sonst so gut fahrbaren Gebirgs- und Päßstraßen zu Winters- und Vorfrühlingszeiten, wo bei ohnedies starken Steigungen Schnee und Glatteis doppelt hemmend ins Gewicht fallen müssen.

Gerade wegen diesen Brücken werden für den Gebrauch im Feldkriege Einzel-Lastautomobile empfohlen, deren Gesamtgewicht bei einer Nutzlast von etwa 2500 kg nicht 5 t übersteigt und mit denen auch ziemlich schwach gehaltene Brücken noch ohne Gefahr benutzt werden können.

Als zweiter Nachteil ist noch in Betracht zu ziehen: der vorläufig noch hohe Ankaufspreis aller mechanischen Zugsmittel. Dieser Preis ist so hoch, daß sich kaum ein Staat gestatten darf, den ganzen Bedarf an Lastautomobilen und Lastzügen für den Kriegsfall als eigentliches Heeresmaterial vorgängig bereit zu stellen, sondern darauf angewiesen ist, sich dieses Material für den Kriegsfall zu sichern durch die Gewährung von Prämien für Privatanschaffungen und ein ausgedehntes Requisitionsrecht im Mobilmachungsfalle.

Des weiteren ist als Nachteil zu rechnen oder fällt zum mindesten erschwerend ins Gewicht, daß zur Wahrung genügender Betriebssicherheit für die Führung von Lastautomobilen und Lastzügen nur

schon im Frieden gehörig geschultes und immer in dieser Schulung bleibendes Personal verwendet werden kann.

Auch diesem Umstände kann nur dadurch genügt werden, daß ... die Verwendung des mechanischen Zuges in der Privatindustrie schon zu Friedenszeiten in ausgiebigster Weise unterstützt. Nur so schafft er sich eine genügende Zahl von Fahrern, auf die er dann zu Kriegszeiten greifen kann.

Zu berücksichtigen ist dann auch noch die Tatsache, daß mechanischer und tierischer Zug innerhalb der gleichen Kolonne nicht wohl gemischt werden können. Die größere Beweglichkeit des ersten kann nicht zur Geltung und die Fähigkeit des letzteren, auch abseits den Straßen wirksam zu bleiben, würde ebenfalls aufgehoben. Zudem würden Leitung und Ueberwachung bis zur Unmöglichkeit erschwert.

Aus allen diesen Ausführungen ergibt sich einerseits, daß durch zweckmäßige Einstellung des mechanischen Zuges in den Nachschubdienst zugunsten der fechtenden Einheiten Zugtiere erspart und die Heeresbewegungen und Operationen weniger abhängig von einem schwerfälligen Trosse und den ungünstigen Verpflegungsverhältnissen eines Operationsgebietes gemacht werden können.

Anderseits erhellt aber auch, daß bei dem jetzigen Stande der Dinge der tierische Zug noch für alle Bewegungen auf schmalen und schlechten Wegen, abseits den Straßen und als Aushilfe seine Bedeutung hat und deshalb nicht völlig entbehrt werden kann.

Die Kriegsgeschichte lehrt aber auch mit großer Deutlichkeit, daß ganz besonders im Nachschubdienste Improvisationen, zumal wenn dieselben erst in letzter Stunde vorgenommen, keine oder höchstens eine sehr verspätete Wirkung haben.

Hieraus ergibt sich als beherzigenswerte Mahnung: daß die Einstellung des mechanischen Zuges in den Heeresdienst schon von langer Hand und gründlich vorzubereiten ist;

daß die Organe, welche sich desselben im Kriege zu bedienen haben, schon im Frieden Gelegenheit haben müssen, sich mit ihren Aufgaben nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch zu betätigen.

Wie die Nutzbarmachung des mechanischen Zuges für unseren Heeresdienst praktisch gedacht werden kann, soll in einigen weiteren Artikeln erläutert werden. Dabei sei aber gleich von vornherein bemerkt, daß man mit den vorgeschlagenen Maßnahmen keine Patentlösung gefunden zu haben beansprucht, sondern Anregungen zu eingehender Diskussion dieser für unser Heerwesen so ungemein wichtigen Angelegenheit.

Die Armee Mexikos und der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

Der amerikanische Imperialismus und sein Schöpfer William Max Kinley haben am 10. Dezember 1898 den ersten großen Erfolg zu verzeichnen gehabt. Damals sind die amerikanischen und asiatischen Teile des spanischen Kolonialreichs im Frieden von Paris den Vereinigten Staaten angegliedert worden. Die gleiche Politik galt den mexikanischen Nachbarn. Schon einmal, am 20. Februar 1848, im Frieden von Guadelupe-Hildagos, war es gelungen, ihm die Hälfte seines Gebiets mit Texas zu entreißen. Das bewährte Mittel, um diesen Erfolg

herbeizuführen, wurde wiederholt. Amerikanische Unternehmer erwarben Ländereien und legten Fabriken an, amerikanische Offiziere erkundeten als Spione Land und Leute, der Dollar wirkte mit Erfolg unter der einheimischen indianischen Bevölkerung, welche der jedesmaligen Regierung stets feindlich gegenüber zu stehen pflegte: das Ergebnis war die amerikanische Einmischung bei den sich dann entwickelnden bürgerlichen Kämpfen. Die Energie des greisen Präsidenten, Porfirio Diaz, des Löwen von Oaxaca, wußte seinen Nachbarn unbewußt Respekt abzunötigen. Als er aber im November 1911 ins Privatleben zurückgetreten war, kam der psychologische Moment für die Einmischung der Vereinigten Staaten. Unter seinen Nachfolgern Francisco Madero (5. November 1911 bis 18. Februar 1913) und Victoriano Huerta (seit 18. Februar 1913) entbrannte in Mexiko der offene Bürgerkrieg. Die Petroleum-Barone der Union wollten ihre Hand auf das kostbare Näßel, welches von Mexiko aus weit billiger vertrieben wurde als von den Vereinigten Staaten, legen, um jede Konkurrenz auf dem Weltmarkte zu unterbinden. Für den Kanal von Panama mochte Mexiko ein erstrebendes Hinterland sein, in welchem die Bahn von Tehuantepec und andere Verbindungslien, welche diesem großen Werke Konkurrenz machen konnten, unbedingt in die Hände der Union fallen mußten. Ueber die schlecht abgesperrte Grenze sandte dieselbe Geld und Waffen. Unter dem Abschaum der einheimischen Bevölkerung, den Vollblutindianern und Mestizen, hatte sie ihre Bundesgenossen gefunden. Francisco Villa, im gewöhnlichen Leben als Zuchthäusler Dorotheo Arango bekannt und mehrfach wegen Raubmords zum Tode verurteilt, sowie sein Genosse, der „General“ Carranzo, waren die Parteigänger der großen Republik. 1912 zum unfreiwilligen Aufenthalte in den Vereinigten Staaten gezwungen, benützte ersterer die Gelegenheit, für die finanziellen Ergebnisse seiner verschiedenen Raubmorde sich ein Konto in amerikanischen Banken anzulegen. Nach guter Quelle soll er mit dem Staatssekretär des Aeußersten, Bryan, mehr als einmal shake hands gemacht und einen stillen Bund abgeschlossen haben. Jedenfalls ist es sehr bezeichnend, daß Dr. Trupper, den Wilson zu nichtamtlichen Missionen zu benutzen pflegte, am 29. April 1914 an die beiden Genannten nach Chihuahua telegraphierte: „Ich beglückwünsche Sie zu Ihrem Zusammengehen mit den Vereinigten Staaten und zu Ihrem tapferen Kampfe gegen den Usurpator (Huerta) !“

Bei den verschiedenen Zusammenstößen zwischen den Truppen Huertas und denjenigen der Vereinigten Staaten seit dem 21. April 1914, der Besetzung von Veracruz, hat es auf beiden Seiten Tote und Verwundete genug gegeben. Es dürfte daher angezeigt sein, bei diesen ernsten Umständen — das Wort „Krieg“ suchen die Anhänger des Präsidenten Wilson nach Möglichkeit zu vermeiden — über die Armeen der beiden Republiken eine kurze Betrachtung anzustellen. Ich bin dabei in der angenehmen Lage, im besonderen für die mexikanische, auf Angaben zurückgreifen zu können, welche mir ein hervorragender Vertreter eines großen deutschen Blattes, der sich seit Oktober 1913 auf dem „Kriegsschauplatze“ befindet, zur Verfügung gestellt hat.

Nach den Worten eines alten Ministers aus der Aera von Porfirio Diaz leidet Mexiko an mangelnder