

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

Band: 60=80 (1914)

Heft: 22

Artikel: Lastautomobile in unserem Heeresdienst

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31215>

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. 22

Basel, 30. 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 Auslande nehmen alle Postbureaux und Buchhandlungen Bestellungen an. — Inserate 35 Cts. die einspaltige Petitzeile.

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

Inhalt: Lastautomobile in unserem Heeresdienst. — Die Armee der Vereinigten Staaten von Nordamerika. — Ausland: Oesterreich-Ungarn: Der organische Ausbau der Infanterie. — Niederlande: Heereshaushalt 1914. — Mexiko: Folgen und Gefahren der Abrüstung.

Lastautomobile in unserem Heeresdienst.

III.

Nachschub und Heeresverpflegung werden dann am sichersten und reibungslosesten arbeiten, wenn ihre Organisation über eine möglichst große Anpassungsfähigkeit und Elastizität verfügt.

Unsere schweizerische Hochebene hat, nach allen Richtungen der Windrose hin, ein reiches und gutes Straßennetz. Auch die Flüsse und Bäche, die sie durchströmen und durchsetzen, sind reichlich überbrückt. Die Brücken sind weitaus in ihrer Mehrzahl derart gebaut, daß sie auch von Lastautomobilen befahren werden können. Die Hauptstraßen alle, die Mehrzahl der Nebenstraßen, ja selbst viele der Querverbindungen sind breit genug, um Fuhrwerke breiter Spur verkehren zu lassen. Somit steht der Verwendung von Lastautomobilen für Heeresverpflegung, Rück- und Nachschub in diesem Landesteile nichts entgegen.

Ein anderes Antlitz weisen die Wegverbindungen im Hochgebirge und den Voralpen auf. Wohl durchschneidet und durchquert auch das Hochgebirge ein verhältnismäßig reichliches und wohl-erhaltenes Straßen- und Wegesystem. Aber dieses Straßen- und Wegenetz ist nach Fahrbarkeit, Breite der Bahn und Brückenbeschaffenheit sehr verschieden. Dort, wo die zumeist in der Richtung der Breitengrade verlaufenden Gebirgszüge an wenigen Orten von Straßen überschritten werden, weisen diese Straßen genügend große Fahrbreiten und entsprechende Steigungsverhältnisse auf, um nicht nur von Kriegsfuhrwerken jeder Art, sondern auch von Lastautomobilen benutzt werden zu können. Ihre Straßenbrücken entsprechen der Straßenbreite und sind von genügend fester Bauart. Auch die auf den Talsohlen zumeist den Flußläufen und dem Zuge der Gewässer folgenden Verbindungen zeigen ähnliche Verhältnisse. Doch ist oft, namentlich in höheren Lagen, die Breite ihrer Bahn so beschränkt, daß das Ausweichen von Fuhrwerkskolonnen breiter Spur seine Schwierigkeiten hat. Zudem bietet sich eine Möglichkeit, seitlich in das die Straße begleitende Gelände auszuweichen, nicht immer, und fehlt namentlich dort, wo sich der Weg zwischen dem Berghang und Gewässer durchwindet, oft auf lange Strecken. Anders liegen die

Verhältnisse bei den Straßen und Wegen, welche, von diesen Talstraßen abliegend, die beidseitigen Talhänge erklimmen oder in Seitentäler abzweigen und hier wieder der Sohle oder den Talbegleitungen folgen. In der Regel verschmälert sich hier die Breite der Fahrbahn derart, daß nur noch Kriegsfuhrwerke schmalster Spur verkehren können; selbst Requisitionsfuhrwerke der Hochebene sind kaum mehr verwendbar, Lastautomobile ganz ausgeschlossen. Dagegen sind als Transportmittel wohl anwendbar die landesüblichen Fuhrwerke mit ihrer, den Wegverhältnissen angepaßten Bauweise, Anspannungsart und Spur. Sehr oft paart sich mit dieser Beschaffenheit der Wege auch noch der Umstand, daß die vorhandenen Brücken eine verminderte Tragfähigkeit haben, welche vielfach in keinem Verhältnis zur sonstigen Fahrbarkeit des Weges steht. Eine Tatsache, die besonders für die Verwendung von Lastautomobilen hindernd ins Gewicht fällt. Dazu kommt noch, daß die Einwirkungen der Witterung die Fahrbarkeit der verschiedenen Verbindungen ganz außerordentlich beherrschen und die Verwendung der verschiedenen Beförderungsmittel je nach Umständen vorschreiben oder verbieten. So kann Glatteis auf den sonst guten Alpenstraßen jeden Verkehr mit Lastautomobilen untersagen. Starker Schneefall erfordert ein vorgängiges Brechen des Schnees und Bahnen des Weges, bevor ein Wagenverkehr wieder stattfinden kann. Oft wird aber alles Bahnen des Weges nur eine verhältnismäßig schmale Oeffnung schaffen können, sodaß man zu Schlitten als Transportmitteln greifen muß. Sobald die Fahrwege in Saumpfade und Fußwege übergehen, ist natürlich jegliche Fuhrwerkverwendung ausgeschlossen. Tragtiere und Träger treten jetzt in ihre Rechte. Jedenfalls läßt sich aus dem Gesagten so viel ableiten, daß im Hochgebirge und in den Voralpen die Verwendung von Lastautomobilen, aber auch von Kriegs- und Requisitionsfuhrwerken gewöhnlicher Spurbreite nur auf den wenig zahlreichen Hauptstraßen möglich ist und von den Witterungsverhältnissen stark beeinflußt wird.

Keineswegs ergibt sich aber als zwingende weitere Folgerung, daß die Transporteinrichtungen derjenigen Heeresteile, die in erster Linie für eine Verwendung im Hochgebirge vorgesehen sind, nur

auf die Beförderung durch Tragtiere gegründet sein müsse.

Ein Tragtier bewältigt als dauernde Nutzlast rund 100 kg; ein zweispänniges Fuhrwerk rund 500 kg, also das Fünffache einer Tragtierlast; ein Lastautomobil mittlerer Stärke 2500—3000 kg, mithin 25—30 Tragtierlasten. Die im Gebirge landesüblichen Fuhrwerke, die noch hoch hinauf verwendbar sind, befördern, selbst nur mit einem Pferd oder Tier bespannt, an die 300 kg nutzbare Last, also drei Tragtierlasten. Die Beförderung durch Tragtiere vermehrt somit den Tierbedarf um das drei- bis fünffache, von der Ersparung durch Lastautomobiltransport gar nicht zu reden. Zudem braucht diese Beförderungsart mehr Mannschaft, weil auf jedes Tier ein Führer gerechnet werden muß. Der größere Mannschafts- und Tierbedarf aber vermindern wieder die nutzbare Last einer ganzen Kolonne, weil der eigene Unterhalt eine erhebliche Zahl von Lasten ausmacht.

Sodann müssen die vorgenannten Heeresteile nicht nur ausschließlich im Hochgebirge verwendet werden. Sie können auch in der Hochebene verwendet werden, vielleicht mehr als eine jetzt beliebte Anschauung annimmt. Für diese Verwendung ist aber ausschließliche Tragtierrüstung das ungeeignetste und unrentabelste. Sie erfordert einen starken Tier- und Mannschaftsbedarf und bringt erst noch die Leute denjenigen anderer Heeresteile gegenüber durch ihre geringere Beweglichkeit in schwere Nachteile, verlangsamt und erschwert Verpflegung, Nachschub und Rückschub.

Alle diese Erwägungen führen daher zu dem Schluß: *Es sind diejenigen Transportmittel so lange als möglich auszunützen, die bei geringstem Mannschafts- und Tierbestande in kürzester Zeit die Fortschaffung der größten Lasten ermöglichen.*

Der letzteren Forderung entsprechen zurzeit offenbar die Lastautomobile am besten; sie vereinigen mit großer Nutzlast einen geringen Mannschaftsbedarf und die größte Streckenleistung. Ihrer durchgängigen und ausschließlichen Verwendung im ganzen Landesgebiet stehen aber die jeweiligen Wegeverhältnisse hindernd entgegen. Zudem muß die Truppe über eine Anzahl von Fuhrwerken verfügen können, die ihr auch auf Wegen weniger breiter Bahn und abseits der gebahnten Straßen zu folgen vermögen. Auch muß vorgesorgt werden, daß der aus irgend einem Grunde eintretende Ausfall des mechanischen Zuges durch tierischen Zug sofort ersetzt werden kann. Aus diesen Gründen kann auf Zug- und Lasttiere zurzeit noch nicht verzichtet werden.

Der tierische Zug muß somit bestehen bleiben:

- a) Für alle diejenigen Fuhrwerke, die aus diesen oder jenen Gründen sich auch auf ungebahnten Wegen und querfeldein bewegen müssen, also namentlich bei den Lebensmittelfahrzeugen der Einheiten;
- b) zur Verwendung in allen denjenigen Fällen, in denen die Straßenverhältnisse den Gebrauch des mechanischen Zuges nicht gestatten;
- c) als sofortiger Ersatz dort, wo der mechanische Zug aus irgend einem Grunde seine Leistungsfähigkeit eingebüßt hat;
- d) zur Einrichtung des Tragtiertransportes sofern ein Nachschub auf Rädern nicht mehr durchführbar ist.

Wenn der eine oder andere Fall eintreten kann, läßt sich unmöglich von vorneherein bestimmen. *Die nötige Anpassungsfähigkeit und Elastizität wird daher am besten gewährleistet, wenn die Organisation sowohl mechanischen wie tierischen Zug zur Verfügung stellt.* Die Leitung kann dann, je nach Sachlage, diesen oder jenen oder beide zusammen verwenden.

IV.

Nachschub und Verpflegung müssen sich nach den Bewegungen der Heeres- und Truppeneinheiten richten. Nur dann ist es möglich, daß die letzteren das der jeweiligen Lage entsprechende Tempo beibehalten können und Mann und Pferd in ihrer Ernährung nicht mehr als nötig verkürzt werden.

Das erfordert Vereinigung der Leitung der Operationen, der Verpflegung und des Nachschubes in ein und derselben Hand. Hiefür ist nur der Truppenführer die geeignete Persönlichkeit. Das ist der Erfahrungsniederschlag der ältesten wie der jüngsten Feldzüge.

„Der Truppenführer allein vermag die oft einander widerstreitenden Interessen der genannten Dienstzweige gegeneinander richtig abzuwägen und zu entscheiden, wie den verschiedenen Anforderungen zu entsprechen ist. Nur so besteht die Gewißheit, daß alle Anordnungen den Interessen der Truppen und dem Verlauf der Operationen entsprechen.“

Aber die Truppenführung darf sich auch nicht in Einzelheiten verlieren, sonst geht der Ueberblick über das Ganze verloren. Sie muß sich daher fachkundige Berater reservieren, die den Details gerecht zu werden vermögen. Hiefür verfügt sie über den Divisionskriegskommissär und den Trainchef. Der erstere sorgt mit seinen Organen für die Bereitstellung der nötigen Verpflegungsmittel an Ort und Stelle, so daß sie in den Truppenbereich geschafft werden können. *Der letztere besorgt den Transport zu den Truppen unter Bereitstellung und Ausnützung der hiefür dienlichsten Mittel.*

Hat die Truppenführung die zu erreichenden Ziele festgelegt, so sind beide in der Lage, einen Befehlswurf vorzubereiten und vorzulegen, zu dem nun die erstere endgültig Stellung nimmt. Dadurch wird es dann möglich, die verschiedenartigsten, einander oft widersprechenden Interessen so zu ordnen, daß nicht die Bevorzugung dieser oder jener Seite zum Nachteile des Ganzen oder einzelner Teile ausfällt.

Der Divisionskriegskommissär wird über Lage, Füllung und Verlegung der Magazine von seinem, dem verwaltungstechnischen Standpunkte aus, die erforderlichen Anträge stellen. Er ist es auch, der nach seiner Kenntnis über die verfügbaren Verpflegungsmittel eine allfällige Ergänzung oder Ersetzung des Verpflegungssystems durch Heranziehung der Selbstsorge in Anregung bringt. Ihm liegt es ob, die in dem besetzten Gebiete vorhandenen Lebensmittel so weit als möglich für die Füllung seiner Magazine und die Truppenversorgung nutzbar zu machen. Damit kommt die Truppenführung in die Lage, sich von jeder Schablone frei zu machen, sie hat es mehr in der Hand, das für die jeweilige Lage und ihre Absichten Zweckmäßigste auszuwählen und ist weniger der Gefahr ausgesetzt, von den Ereignissen überrascht zu werden.

Der Trainchef wird entscheiden können, welche Transportart nach Lage und den Wegeverhältnissen

die zutreffendste ist und welche Transportmittel zur Verfügung zu stellen oder nach Umständen vorzubereiten sind. So wird er bestimmen, ob der mechanische Zug, der tierische Zug, oder eine Beförderung durch Tragtiere anzuwenden ist, oder ob verschiedene Transportarten kombiniert zur Verwendung zu kommen haben und für welche Strecken die eine, die andere, die dritte. Je nach seinen Anträgen und Verfügungen wird sich dann ergeben, wie weit die Truppentrains an der Verpflegungs- und Nachschubzufuhr zu beteiligen sind. Er hat es in der Hand, die ihm zur Verfügung stehenden Lastautomobile auch für den Nachschub von anderen als Verpflegungsgegenständen dienstbar zu machen, was nicht der Fall wäre, wenn dieselben beispielsweise einseitig den Verpflegungsabteilungen unterständen. Er ist es aber auch, der die Bewegungen der verschiedenen, hinter der Heeresinheit verkehrenden Trainkolonnen zu ordnen und in Einklang miteinander zu bringen hat, so daß sie sich nicht gegenseitig in ihren Bewegungen hindern; der dafür sorgt, daß derjenigen der Vorrang zukommt, der ihr nach Lage und Zweck gebührt. Er wird hiefür umso eher in der Lage sein, je mehr ihn der Truppenführer bei der Aufstellung der betreffenden Befehle mitwirken läßt und ihn über seine Absichten auf dem Laufenden hält. Er vermag dann auch in zweckentsprechender Weise vom Befehle abzuweichen, um das Ziel, wenn nötig, auf andere Weise zu erreichen.

Freilich darf dann der Trainchef nicht mehr an die Führung einer bestimmten Fuhrwerkskolonne gefesselt sein. Er muß die nötige Ellenbogenfreiheit haben. Er muß das werden, was er in Wirklichkeit sein soll, der fach- und sachkundige Berater seines Truppenführers.

Bei dieser Stellung, aber auch nur bei dieser Stellung, wird dann zu erreichen sein *eine möglichst ausgiebige und rationelle Ausnützung der Transportmittel, eine sich gegenseitig ergänzende Verwendung des mechanischen und tierischen Zuges und die nötige Unabhängigkeit der Heeres- und Truppenbewegungen von allem, was Train und Troß heißt.*

Die Armee der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

Die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika waren in ihren militärischen Aufwendungen weit besser daran als die Staaten Europas, da sie seit dem Ende des Sezessionskrieges (April 1865) mit keinem ernsthaften Gegner auf dem amerikanischen Kontinent zu rechnen hatten. So konnten sie sich darauf beschränken, unter dem Namen eines stehenden Heeres nur eine verstärkte Polizei-Truppe von ca. 30,000 Mann, die sich durch Werbung ergänzte, zu halten. Diese war durchaus imstande, die halbwilden Indianerstämme an den Grenzen in Ordnung und die Ruhe im Innern aufrecht zu halten. Der Krieg 1897/98 gegen Spanien hatte aufs Deutlichste die Schwächen dieser Heeresverfassung gezeigt. Der Pariser Frieden vom 10. Dezember 1898 brachte mit seinen Ergebnissen den Vereinigten Staaten ein Kolonial-Reich, das sich nunmehr über drei Kontinente (Asien, Amerika und Australien) ausdehnte. Die Folge davon war eine Umwandlung der Polizei-truppe in eine Kolonial-Armee nach englischem Vorbilde. Die Staatsleitung in New York war dabei weit günstiger daran, als die britische, da keine ihrer

neuen Untertanen, auch die Einwohner der Philippinen, sich nicht entfernt mit dem unruhigen Charakter der indischen Staaten messen konnten. Diese territoriale Ausdehnung hatte aber auch neue Berührungsflächen mit auswärtigen Großstaaten geschaffen, welche leicht zu Angriffsflächen werden konnten. In erster Linie war dabei mit Japan zu rechnen, dessen Staatsangehörige schon seit Jahren die ganze Westküste der Vereinigten Staaten zu bevölkern suchten. China kam zunächst nicht in Betracht, da es mit seinen innern Verhältnissen genug zu tun hatte, wenn auch seine Staatsangehörigen bis ins Herz der Union, nach New York, vorgedrungen waren.

Aus der Polizeitruppe von 30,000 Mann wurde 1899 ein ebenfalls auf der Werbung beruhendes Kolonialheer von 80,000 Mann. Die Kolonien selbst erforderten davon freilich nur ein Viertel ca. 20,000 Mann. Für die Grenzen der eigentlichen Heimat blieben danach 60,000 Mann, welche auf ein Riesengebiet verteilt waren, das von zwei Ozeanen umspült wurde und ein Areal von 9,212,300 qkm mit rund 88 Millionen Einwohner umfaßte. Der Dienst der regulären Armee war im allgemeinen dahin geregelt, daß diese durchschnittlich zwei Jahre in den Kolonien, vier im Mutterlande zubringen sollte. Wenn man schon in Mitteleuropa sich über die periodischen Transferierungen der österreichisch-ungarischen Regimenter von den Grenzen nach dem Innern der Monarchie aufhält, so wird man hier dieses Gehen und Kommen von Truppenkörpern, das seine gute Gründe hat, ruhelos finden. Das Tropenklima auf den Philippinen wirkt geradezu verweichlichend. Die Art des Kolonialdienstes hier wie in Australien ist dabei ungemein eintönig: Wachtdienst und immer nur Wachtdienst füllt in der Hauptsache die Tage aus; von einer erfrischenden Feldübung kann in Rücksicht auf die Umgebung und auf die numerische Schwäche der Garnisonen keine Rede sein. In der Heimat muß dann die Gesundheit der Truppe im gleichmäßigen Klima wieder wetterfest gemacht und ihre einseitige Ausbildung nach Möglichkeit nachgeholt werden. Aber auch hier ist eine Abhilfe schwierig. Nach dem Berichte des Kriegssekretärs vom Jahre 1913 verteilt sich die Armee in der Heimat selbst auf 49 Garnisonen. Bringt man dabei die wichtigeren Küstenpunkte und Häfen, in welchen die Küsten-Artillerie mit rund 19,000 Mann ständig garnisoniert, in Abzug, so verbleiben noch 41,000 Mann, welche sich auf 37 Garnisonen und 157 „Posts“ verteilen. Die Regimenter sind dabei nicht, wie an der österreichisch-russischen Grenze etwa Kompagnie- oder Zugweise untergebracht, sondern sogar in noch schwächeren Verbänden in einzelnen Posten (Posts). Dabei zählt die amerikanische Infanterie-Kompagnie 3 Offiziere, 12 Unteroffiziere und 53 Mann: nach zuverlässigen Berichten soll davon nur ein Dutzend wirklich kriegsbrauchbar sein. Den Regimentskommandeuren fehlt jede Möglichkeit, die ihnen unterstellten Truppen zu Uebungen zu vereinigen. Von Manövern der regulären Armee im wechselnden Gelände ist nur im beschränkten Maß in den letzten Jahren die Rede gewesen. Die Hauptausbildung ist naturgemäß rein formaler Art und erinnert an die schlimmsten Zeiten der Heere der deutschen Kleinstaaten im vorigen Jahrhundert. Der amerikanische Musketier ist dabei an ein Wohlleben und eine zarte