Lastautomobile in unserem Heeresdienst

Autor(en): **Habicht**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **60=80 (1914)**

Heft 23

PDF erstellt am: **30.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-31217

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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. 23 Basel, 6. Juni **1914**

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

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

Inhalt: **Lastautomobile in unserem Heeresdienst.** — **Nochmals „Turnen, Disziplin und Vorgesetzten-Autorität".** — **Die Errichtung des Niederländischen Generalstabes.** — **Die Armee der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.** — Ausland: Oesterreich-Ungarn: Die Reorganisation der k. k. Eisenbahntruppe.

Dieser Nummer liegt bei:

Literaturblatt der Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitung 1914 Nr. 5.

Lastautomobile in unserem Heeresdienst.

V.

Nach den bisherigen Ausführungen kann durch die *Einstellung von Lastautomobilen in unserem Heeresdienst* in Verbindung mit einem, unseren Landesverhältnissen, politischen und staatlichen Eigentümlichkeiten angepaßten Verpflegungssystem ermöglicht werden:

größere Beweglichkeit und Verschiebbarkeit der Heereskörper;

größere Unabhängigkeit der Heeres- und Truppenbewegungen von Nachschub und Verpflegung und den jeweiligen Transportverhältnissen;

Ausnützungsmöglichkeit der jeweils zweckmäßigsten Transportart;

Ersparnis von Pferden und Zugtieren zugunsten der fechtenden Einheiten.

Hiezu ist unerläßlich, daß gesorgt wird:

für hinreichende Elastizität und Anpassungsfähigkeit der Organisation im allgemeinen;

für die Möglichkeit, sowohl tierische und mechanische Zugsmittel zur Verfügung zu haben und dieselben je nach Bedarf für sich oder einander gegenseitig ergänzend verwenden zu können;

für einheitliche Leitung des gesamten Transportdienstes durch sach- und fachkundige Hand;

für die Veranstaltung entsprechender Friedensübungen.

Zieht man das alles in Betracht, so ist leicht ersichtlich, *daß eine wirklich zweckdienliche Nutzbarmachung des mechanischen Zuges im Sinne der vorhin fixierten Möglichkeiten nicht anders zu wollen ist, als durch zweckentsprechende Aenderung der gegenwärtigen Trainorganisation.*

Vor allem muß die oberste Leitung einer Heereseinheit verfügen können über eine Train- oder Transporteinrichtung, aus der die nach Lage und Wegverhältnissen erforderlichen Beförderungsmittel zu bestreiten sind. Diese Traineinrichtung muß in der Lage sein, eine Anzahl von Lastautomobilen nebst dem nötigen Personal bei der Hand zu haben, damit dort, wo die Straßen den Automobilbetrieb erlauben, womöglich der gesamte Nach- und Rückschub mit dem mechanischen Zuge bewältigt werden kann. Ihr muß aber auch eine gewisse Anzahl von Zugpferden zur Verfügung stehen, so daß sie imstande ist, Fuhrwerke zu bespannen, welche das bequemste Fortschaffen einer möglichst großen Nutzlast gewähren, so lange hiefür brauchbare Straßen vorhanden sind: also zwei- und vierspännige Kriegsfuhrwerke und Requisitionswagen. Diese Einrichtung muß zudem befähigt sein, ihre Gespanne vor den landesüblichen Fuhrwerken zu verwenden, gleichgültig ob diese zwei oder einspännig zu führen sind oder gar nach Tandemart bespannt werden müssen, je nach den Wegen, welche sich bieten. Sie muß schließlich auch darauf eingerichtet sein, unter Umständen auch den Säumereibetrieb aufnehmen zu können, sobald die Verbindungslinie einen Wagentransport nicht mehr gestattet, doch alles grundsätzlich unter möglichst langer Ausnützung des gleichen Pferde- bzw. Tierbestandes.

Diesen Ansprüchen wird am besten genügt durch *Aufstellung einer besonderen Train- oder Transporteinheit bei jeder Heereseinheit.* Welchen Namen man dieser Einheit geben will, Kompagnie, Schwadron, Bataillon oder anders, ist gleichgültig.

Die Train- oder Transporteinheit zerfällt in *zwei Abteilungen: eine für mechanischen, eine für tierischen Zug.* Die eigentliche Benennung kommt auch hier vorläufig noch nicht in Betracht.

Die Stärke der *Abteilung für mechanischen Zug* berechnet sich in der Weise,

daß genügend Lastautomobile vorhanden sind, um den eintägigen Verpflegsbedarf der Heereseinheit fortzuschaffen;

daß noch eine weitere Zahl, etwa die Hälfte des vorgängigen Bedarfes, als Reserve zur Verfügung steht.

Auf diese Weise ist es möglich, nicht nur den täglichen Verpflegsbedarf von der Magazinstation in den Truppenbereich zu schaffen, sondern man verfügt noch über eine Anzahl von Lastautomobilen, die man zum Nachschub von Munition oder anderen Gegenständen, sowie zur Auswechslung behufs Vornahme der nötigen Wagenkontrollen verwenden kann.

Für die Stärke der *Abteilung für tierischen Zug,* die sich in entsprechende Unterabteilungen zu gliedern hat, sind folgende Gesichtspunkte maßgebend:

ausreichender Pferde- und Fuhrwerksbestand zur Fortschaffung des eintägigen Verpflegsbedarfes der Heereseinheit;

Pferde- bzw. Tierreserve in einer Stärke von mindestens 60% des vorgenannten Bestandes.

Damit ist man in der Lage, jederzeit den Automobiltransport des Verpflegsbedarfes durch Fuhrwerktransport zu ersetzen. Man hat aber auch zu unmittelbaren Handen der Heereseinheit ein, wenn auch kleines Depot zuggewohnter und trainierter Pferde für den allernotwendigsten Ersatz. Man verfügt zugleich über eine Anzahl von Pferden bzw. Tieren, mit denen allfällige Säumerbedürfnisse bestritten werden können.

Der *Trainchef,* als sach- und fachkundiger Berater des Truppenführers und Leiter des gesamten Transportwesens zwischen Magazinstation und Truppenbereich, verfügt unmittelbar über diese Train- oder Transporteinheit. Er steht zwecks steter Verpflegsinformation in ständiger Verbindung mit dem Divisionskriegskommissär. Beide gehören dem Stabe der Heereseinheit an und haben in der Regel mit demselben die gleiche Unterkunft, so daß sie in Reichweite ihres Truppenführers sind.

Damit wird noch etwas anderes erreicht, was bei gegenwärtiger Sachlage besonders von den beteiligten Kreisen ja sehr vermißt wird. Die Traintruppe erhält bei jeder Heereseinheit eine Art Stammformation, von der aus die Abgaben an andere Einheiten, der Truppentrain, reguliert werden kann. Dies betrifft vor allem die Vorschlags- und Beförderungsverhältnisse für Offiziere und Unteroffiziere. Sie können, was jetzt nicht der Fall ist, einheitlicher und damit auch zweckentsprechender und gerechter gestaltet werden. Der Trainchef hat es jetzt in der Hand, seine Leute nach ihren Führereigenschaften und der besonderen Befähigung für den jeweiligen Dienst auszuwählen. Dadurch wird ihm aber anderseits die Leitung der Trains seiner Heereseinheit um so viel leichter fallen, weil ihm nun seine Pappenheimer persönlich und dienstlich bekannt sein müssen.

Mit der bis jetzt skizzierten Einstellung von Lastautomobilen in eine besondere Train- oder Transportformation der Heereseinheit ist aber die Verwendung des mechanischen Zuges für den Heeresdienst noch keineswegs erschöpft. Soll letztere im Sinne einer Pferde- und Menschenersparnis nutzbar gemacht werden, so ist noch eine weitere Einrichtung zu schaffen, die vor allem in den Dienst des *Munitionsnachschubes* gestellt werden kann, sich aber auch so oder anders verwenden läßt.

Hiefür wird die Aufstellung von *Etappen-Automobiltrains* in Vorschlag gebracht. Ihre Zahl berechnet sich nach den vorhandenen Heereseinheiten, ihre Stärke ist abhängig von den nach Bildung der Train- oder Transporteinheiten noch verfügbaren Lastautomobilen. Ihre Organisation ist im Frieden so weit vorzubereiten, daß die aufbringbare Wagenzahl, und das hiefür nötige Bedienungspersonal, sowie die Zuteilung sichergestellt ist und die Mobilmachungsplätze bezeichnet sind. Selbstverständlich hat auch hier die gebrauchte Benennung mit dem Wesen der Sache nichts zu tun, sie mag geändert werden, je nachdem man für das Kind einen bessern Namen gefunden zu haben glaubt.

Die Etappen-Automobiltrains sind der obersten Etappenbehörde unterstellt, die der einzelnen Heereseinheit entspricht. Sobald sie in den Heeresbereich eintreten, d. h. in die Zone zwischen Magazinstation und Truppenrayon, untersteht ihre Leitung dem Trainchef der betreffenden Heereseinheit. Damit wird vermieden, daß diese Etappen-Automobiltrains oder die Teile derselben auf ihren Fahrten im Heeresbereich mit anderen Trainkolonnen in Konflikt und Kollision geraten. Zugleich wird aber gewährleistet, daß das richtige Ziel auf bestem Wege und in möglichst kürzester Zeit erreicht wird und nach Entladung die zweckmäßigste Verwendung gesichert ist; denn der mit den Intentionen seines Truppenführers vertraute Trainchef kann sich hierüber mit der Etappenbehörde ins Benehmen setzen. Es sind nicht die großen, richtig geleiteten und zweckmäßig geführten Trainkolonnen, die den Truppenbewegungen gefährlich werden und Weg und Steg versperren, sondern die solcher Führung und Leitung entbehrenden, planlos herumwimmelnden, sich oft in bester Absicht vordrängenden Trainteile. Sie sind Panikerreger und Panikübertrager erster Güte.

Die Etappen-Automobiltrains dienen in erster Linie dem Munitionsnachschub. Ein so schwer ins Gewicht fallender Nachschubartikel wie der Artillerieschießbedarf wird, wenn immer angängig, am besten und ausgiebigsten vom mechanischen Zug bewältigt. Ein allfälliges Umladen und Umpacken kommt zu Zeiten kaum mehr in Betracht, da dasselbe sich infolge der einfacheren Verpackung, zweckmäßig angeordnet, sehr rasch bewerhstelligen läßt. Je nach Lage und Absicht hat es die Truppenführung in der Hand, die vorgängige Beladung des ganzen Etappen-Automobiltrains oder eines Teiles desselben mit Munition zu veranlassen, so daß er ein Depot auf Rädern bildet, das rasch in den Truppenbereich nachgezogen werden kann. So hat man die Möglichkeit, den bei den Parkformationen eingetretetenen Munitionsmanko in Bälde zu ersetzen, unter günstigen Umständen Schießbedarf unmittelbar an die Artillerieeinheiten abzugeben, so daß der Divisionspark unberührt bleibt. Die Rückfahrt kann zum Verwundetenrückschub oder zum Rücktransport sonstigen Materials ausgenutzt werden. Aber auch andere Verwendung ist nicht ausgeschlossen. Man kann diese Etappen-Automobiltrains beispielsweise dazu benützen, um vermehrte Verpflegsvorräte nach vorwärts zu schieben, ein Fall, der für die plötzliche Verstärkung einer Grenzbesetzung oder den plötzlichen Uebertritt einer großen Zahl von zu internierenden Truppen denkbar ist. Man kann sie gebrauchen zur Magazinverlegung. Sie können bei ungünstigen Eisenbahnverhältnissen dienen zur Sicherstellung der Transporte zwischen Endbahnstation und dem weiter nach vorne geschobenen Magazin. Damit verlieren gesprengte Eisenbahnbrücken und dergleichen ein beträchtliches an ihrer Schrecklichkeit.

Je nach ihrer Wagenstärke wird eine gewisse Unterteilung zum Zwecke leichterer Ueberwachung und handlicherer Führung platzgreifen müssen. Doch scheint es keineswegs angebracht, mit dieser Unterteilung gleich eine bestimmte Zweckbestimmung zu verbinden. Leicht entstünde daraus die Meinung, daß nur in den dringendsten Fällen von einer solchen Einteilung und vorgängigen Zuweisung abgewichen werden dürfe.

Der mechanische Zug wird unserem Heere um so größere Dienste leisten, je elastischer seine Organisation ist und zu je vielfältigerer Verwendung er zur

Verfügung steht. Hauptsache ist dabei, daß es die Truppenführung in der Hand hat, durch das Mittel eines sach- und fachkundigen Beraters über die zweckmäßigste Verwendung zu bestimmen.

VI.

Eine Beschaffung dieser Lastautomobile auf Staatskosten und Bereitstellung derselben, wie man Geschütze, Munitionswagen, Fahrküchen und technische Fuhrwerhe in den Zeughäusern bereitstel lt ist natürlich ausgeschlossen. Die Ausgaben hiefür gehen zu stark ins Geld, so daß sich auch ein recht wohlhabender Staat eine solche Auslage nicht leisten darf. Für unsere Finanzlage kommt ein solches Verfahren überhaupt nicht in Betracht. Zudem hat dasselbe noch den Nachteil, daß man sich mit Wagenkonstruktionen belastet, die in kurzer Zeit durch technische Verbesserungen überholt sind.

Aus diesen Gründen hat man, dem Beispiele Frankreichs folgend, in fast allen Staaten das Prämierungssystem eingeführt. Man zahlt für die von Privaten und der Privatindustrie gehaltenen Lastautomobile und Lastzüge eine einmalige Anschaffungs- und eine jährliche Unterhaltungsprämie, die sich nach dem Leistungsvermögen der Wagen aber auch nach ihrer Konstruktion bemißt. Dadurch erhöht man nicht nur die Zahl der im Lande vorhandenen Lastautomobile, auf die man dann bei einem Kriegsfalle vermittelst des Requisitionsweges greifen kann, sondern man hat es auch in der Hand, darauf zu drücken, daß besonders kriegsbrauchbare und in ihren Leistungen mehr miteinander übereinstimmende Systeme gehalten werden.

Es erscheint mehr als fraglich, ob unsere schweizerischen Finanzen ein solches Prämierungssystem ertragen können. Wenn ja, so wäre das sehr zu begrüßen und unverzüglich ins Werk zu setzen; wenn nein, so muß nach anderen Mitteln geforscht werden. Als solche bieten sich vorläufig dar die staatliche Unterstützung von allfälligen Automobillinien für Frachtverkehr und vermehrte Einstellung von Lastautomobilen in den staatlichen Betrieben.

Vielleicht ließ sich auch ein Prämierungsverfahren in bescheidenem Maße in der Weise durchführen, daß man für eine Anzahl von Wagen eine gewisse Subvention zahlt, wodurch aber deren Eigentümer verpflichtet werden, dieselben für eine gewisse Anzahl von Friedensübungen, sei es unentgeltlich oder gegen ein reduziertes Mietgeld zur Verfügung zu halten. Auf diese Weise würde wenigstens das stete Vorhandensein einer gewissen Anzahl von Lastautomobilen für die Uebungen der Train- oder Transportformationen erreicht. Dies erlaubt dem Postulat gerecht zu werden, *daß die Organe, die sich im Kriege der Lastautomobile zu bedienen haben, schon im Frieden Gelegenheit haben müssen, sich mit ihren Aufgaben nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch zu betätigen.*

Für die Aufbringung der für die Kriegsausrüstung erforderlichen Automobile hat daher ein ausgedehntes *Requisitionsrecht* zu sorgen. Bei der Ausübung desselben darf man keineswegs allzu ängstlich und kleinlich sein. Ob ein sonst entsprechender Wagen einen Laderahmen von so und so viel Zentimetern oder nicht hat, kommt kaum in Betracht, wenn der Wagen nur sonst tauglich ist. Passende Laderahmen sind dann bald gefertigt.

Auf Grund der Bestimmungen des Requisitionsrechtes sind von den betreffenden Mobilmachungsbehörden Verzeichnisse der in der Schweiz befindlichen Lastautomobile nach Tragkraft, Leistungsvermögen und Konstruktionsart aufzustellen. Nach diesen Verzeichnissen werden zuerst die für die Train- oder Transporteinheiten nötigen Wagen ausgeschieden. Um sich ihrer so lange als möglich, also auch bei verminderter Bahnbreite und schwächeren Brückenstärken, bedienen zu können, werden hier Konstruktionen kleineren und mittleren Eigengewichtes zugeteilt. In den Etappen-Automobil-Trains kommen die Wagen mit größerer Nutzlast. Reicht die vorhandene Zahl trotz verhältnismäßig reichlicher Dotation dieser letzteren noch weiter, so bildet sie eine Reserve für beide genannte Formationen oder sonst noch aufzustellende Abteilungen. Für die Zuweisung zu den einzelnen Heereseinheiten und Etappenbehörden ist die territoriale Zugehörigkeit der Automobilbesitzer nach Möglichkeit zu berücksichtigen, so daß, wenn immer möglich, der Bedarf innerhalb des Territorialkreises der Heereseinheit gedeckt werden kann. Die unbedingt erforderlichen Werkstätten und Tankwagen sind auf Staatskosten zu beschaffen und an den Mobilmachungsorten bereit zu halten.

Auf Grund dieser Verteilung werden jährlich zu revidierende Listen erstellt, eine Art Korpskontrollen der verschiedenen Automobileinheiten. In diesen Listen sind enthalten die der Formation zugehörenden Wagen und ihre Besitzer, sowie das zugehörige Bedienungspersonal. Die Listen für die ihnen zugehörenden Einheiten erhalten die Kommandanten der Heereseinheiten bzw. ihre Trainchefs, bzw. die Etappenbehörden. Den Automobilbesitzern und dem Bedinungspersonal werden bekannt gegeben der Mobilmachungsplatz und die Mobilmachungszeit.

Damit ist dann auch der Forderung Genüge geleistet, *daß die Einstellung des mechanischen Zuges in den Heeresdienst von langer Hand und gründlich vorzubereiten ist.*

Oberstleutnant Habicht.

Nochmals „Turnen, Disziplin und Vorgesetzten-Autorität".

(Eingesandt.)

In No. 17 dieses Blattes — siehe Artikel „Turnen, Disziplin und Vorgesetzten-Autorität" — beklagt sich ein Einsender über die Abkommandierung von Instruktionsoffizieren zu einem Einführungskurs in die neue Turnanleitung für Vorunterricht und Rekrutenschulen, und zwar deshalb, weil neben ca. 20 Milizoffizieren auch drei oder vier Unteroffiziere als Teilnehmer anwesend waren.

Die Ziviltenue, sagt er, hätte an der schiefen Stellung, in welcher die Instruktionsoffiziere durch Zusammenarbeiten mit den Unteroffizieren geraten seien, nichts geändert. Uns scheint jedoch, gerade hier liege der ausschlaggebende Punkt, nicht weil die Tenue an der Stellung des Mannes, der sie trägt, etwas ändert, sondern weil sie auch äußerlich dokumentiert, daß es sich nicht um einen militärischen, sondern um einen Fachkurs handelt.

Die betreffenden Unteroffiziere, in ihrer zivilen Stellung Turnlehrer, waren als Fachleute des turnerischen Vorunterrichts anwesend, eine Funktion, welche mit dem Dienste in keiner unmittelbaren Beziehung steht. An ein Zusammenarbeiten mit