Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 17 (1941-1942)

Heft: 51

Artikel: Die Landstrasse im Kriege

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-713101

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

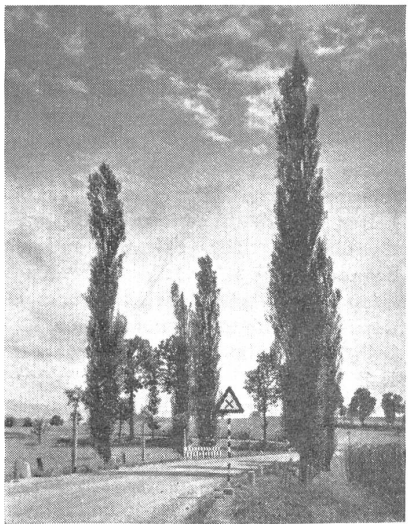
Download PDF: 10.12.2025

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

beweglich gemacht. Der Divisionskommandant ist nicht mehr gebunden an seinen Kommandoposten, wo in der Telephonzentrale alle Drähte zusammenlaufen, auf denen er Meldungen erhält und über die er seine Befehle erteilt. Er kann vielmehr im Befehlspanzer seine Truppen begleiten, kann im entscheidenden Abschnitt den Kampf mit eigenen Augen verfolgen und von dort aus den Einsatz der übrigen Truppen lenken mit Hilfe der im Befehlspanzer eingebauten Funkgeräte. Auf dem Kommandoposten bleibt der Stabschef zurück, der seinen Kommandanten fortlaufend drahtlos benachrichtigen kann, wenn wichtige Meldungen oder Befehle eingehen. Moderne Nachrichtentechnik erlaubt auf diese Weise, daß die Führung wieder beweglich wird, daß der Führer den Kampf persönlich verfolgen und ihn auch persönlich lenken und leiten kann.

Gute Nachrichtenverbindungen sind heute eines der wichtigsten Hilfsmittel der Führung im großen wie im kleinen. Ohne sie wären das präzise Zusammenspiel aller Waffen bei einer eng umgrenzten Kampfhandlung wie die Führung von Millionenheeren auf Fronten von mehreren tausend Kilometer Ausdehnung undenkbar. Man muß nur einmal versuchen, aus irgendeiner Kampfhandlung oder Operation alle Funk- und Drahtverbindungen wegzudenken, um zu erkennen, welche Bedeutung ihnen in der heutigen Kriegführung zukommt, und man darf ruhig feststellen, daß erst die neuzeitlichen Mittel der Nachrichtentechnik die heutigen Formen der Kriegführung ermöglicht haben.

Anschlußarbeiten an einem vieladrigen Telephonkabel. — Travaux de connexion à un câble téléphonique multiple. (Z.-Nr. VI G 10653.)



Die Landstraße im Kriege

Vom babylonischen Straßennetz bis zur modernen Rollbahn

Von Oberstleutnant Benary.

Wenige Jahre vor Beginn des großen Ringens, das zur Stunde unser Denken und Handeln beherrscht, schrieb der französische Militärschriftsteller, General Serrigny, die prophetischen Worte: «Der Sieg in einem Zukunftskrieg wird an der Minute hängen. Gaben schon bisher in der Seeschlacht ein paar Knoten, die ein Geschwader lief, den Ausschlag, so wird es in Zukunft auf dem Lande nicht anders sein. Jener Feldherr wird obsiegen, der seine Kräfte dank eines gutdurchdachten und sachgemäß ausgebauten Straßennetzes am schnellsten im Schwerpunkt des Ringens, an der entscheidenden Stelle des Kampffeldes zu vereinen weiß.»

Der General hat recht behalten. **Die Landstraße,** die um die Jahrhundertwende über den Schienenstrang ein wenig vergessen worden war, ist während der Kämpfe der hinter uns liegenden zweieinhalb Jahre wieder zu Ehren gekommen. Jahrtausende hindurch hat sie die Planung und den

Verlauf der Kriege entscheidend beeinflußt.

Große Soldaten und große Soldatenvölker sind immer eifrige Straßenbauer gewesen. Aegypter und Babylonier überzogen ihr Land mit einem Straßennetz, das gleichermaßen strategischen und wirtschaftlichen Zwecken diente. Die Perser verbanden Susa, ihre Hauptstadt weit jenseits des Tigris, mit Sardes, ihrer Vasallenstadt in Lydien, durch die 2300 km lange Königstraße. Im Rom war der «malarium auerum», der Meilenstein auf dem Forum, der Ausgangspunkt eines weitverzweigten Straßennetzes, das vorwiegend nach strategischen Gesichtspunkten zur Sicherstellung einer raschen Verschiebung der Legionen im Falle von Kriegen und Unruhen angelegt war. Sein ältestes Stück war die Via Appia, die 300 Jahre vor unserer Zeitrechnung, in acht Meter Breite, Appius Claudius zwischen Rom und Capua anlegte, und die später über Rhegium bis an die Meerenge von Messina weitergeführt wurde.

Die Straßen waren mit dem realen Sinn der Römer möglichst gradlinig in dem Bestreben geführt, die kürzeste Verbindung zwischen den Zielpunkten herbeizuführen. Wo sich Berge entgegenstellten, wurden sie durchbrochen. Wo tiefe Talgründe oder reißende Flüsse die einmal eingeschlagene Richtung durchschnitten, wurden sie mit kühnen formschönen Bogen überbrückt, die noch heute unser Staunen und unsere Bewunderung erwekken. Die Wege waren mit festen Steinen (Basalt) gepflastert. Um den Ablauf des Wassers zu erleichtern, war die Straßendecke in der Regel etwas gewölbt und mit Wasserabzügen und

Vormarsch im Kriege. — Marche progressive en temps de guerre.

Eilmarsch im Frieden. — Marche forcée en temps de paix. (Zensur-Nr. VI S 9021.)

-Durchlässen versehen. Längs der Straßen waren in Abständen von tausend Schritt Wegesäulen, von Zeit zu Zeit Trittsteine, die den Reitern das Aufsitzen auf ihre Pferde erleichtern sollten, aufgestellt. Kastelle sicherten in den Grenzzonen den Straßenverkehr. Legionslager, Veteranensiedlungen lehnten sich an. Noch heute erinnern auf germanischem und gallischem Boden zahlreiche Straßen- und Ortsnamen an diese Heerwege.

Das Mittelalter hat nicht allzuviel für den Bau und die Erhaltung von Straßen getan. Mühsam quälten sich Fracht- und Troßwagen durch Schlaglöcher und Sandstrecken. Manche Stadt war froh, wenn die Straßen bis zu ihren Toren wenig verlockend waren, fühlte sie sich dann doch vor einem ungebetenen Besuch fremden Kriegsvolks gesichert. Auch noch in den Tagen des Dreißigjährigen, ja des Siebenjährigen Krieges ist wenig von der militärischen Bedeutung des Straßennetzes die Rede, ist anscheinend kaum an seinem Ausbau und seiner Vergrößerung zur Erleichterung der Operationen gedacht worden. Man nahm die Straßen hin wie sie waren und fand sich mit einer Verzögerung seiner strategischen Absichten ab, wenn sie versagten. Erst Napoleon, dessen Kriegführung auf ein blitzschnelles Zupacken großer Massen abgestellt war, wandte dem Straßenbau erhöhte Aufmerksamkeit zu. Besonders durch West- und Süddeutschland führen noch heute jene schnurgeraden, pappelgesäumten Landstraßen, die der französische Kaiser auch rechts des Rheins nach militärischen Gesichtspunkten anlegen ließ.

Der Straßenbau ist von seinen Regierungstagen an ein Lieblingskind der französischen Staats- und Gemeindeverwaltung gewesen und hat beim Ausbau seines Netzes jederzeit weitgehend auf militärische Wünsche Rücksicht genommen. Die breiten französischen Nationalstraßen mit ihrem haltbaren Ober- und Unterbau haben dem deutschen Heer die Kampfführung im Westen schon während des Weltkrieges 1914—1918 wesentlich erleichtert.

Das dünn gespannte und schlecht gefestigte Straßennetz des Ostens hat dem deutschen Heer dagegen auch damals schon nicht geringe Sorge gemacht. Besonders Rußland hat mit Vorbedacht seinen Straßenausbau vernachlässigt, um sein Land nach außen hin abzuschließen, und in Galizien haben die Geldmittel zum Ausbau gefehlt. Selbstverständlich setzte die deutsche Heeresleitung alles daran, Abhilfe zu schaffen. Straßenbaukompagnien aus Fachleuten wurden aufgestellt, Landeseinwohner und Kriegsgefangene als Arbeitskräfte herangezogen, Straßen wurden neu geschottert, Landwege entwässert und befestigt, kilometerlange Knüppeldämme entstanden. Dennoch haben die deutschen Heere es mehr als einmal erlebt, daß während der Schneeschmelze selbst im Stellungskrieg jeder Verkehr zwischen und von der Front lahmgelegt wurde.

In dem Maße, in dem während der Zeit nach dem Weltkriege die Motorisierung des Heeres zunahm, steigerten sich auch die militärischen Ansprüche an das Straßennetz. Einen handgreiflichen Beweis dafür gab bereits der italienische Krieg in Abessinien. Er wäre

nie so rasch und glücklich zu Ende geführt worden, wenn die Italiener keine guten Straßenbauer gewesen wären. Trotz der Ungunst des Geländes und des Klimas waren unter Einsatz von mehr als 100,000 weißen und farbigen Arbeitern bis Kriegsende fertiggestellt: 3540 km Autostraßen, davon 875 km zweispurig, 1114 Brücken von mehr als 20 km Länge, davon 451 m in Beton, 238 m in Eisen, der Rest in Holz.

Die Kämpfe des gegenwärtigen Krieges haben sich vorwiegend in engster Anlehnung an das Straßennetz entwickelt. Die trefflichen Kunststraßen des Westens gaben den deutschen Schnellen Truppen reichlich Gelegenheit, ihre Geschwindigkeit und Kraft mit voller Wucht zu entfalten und in weitüberholenden Bewegungen ihre Widersacher zu umfassen und einzukesseln. Straßenkreuzungen und Straßenübergänge an Flüssen und Strömen wurden zu Brennpunkten des Ringens, in denen ganze Städte und Dörfer in Trümmer sanken, während 5—6 km landeinwärts der Krieg kaum eine Spur hinterließ.

Im Norden, Osten und Südosten war es nicht anders. Die Planung und der Verlauf der großen Schlachten stand auch hier im Banne der Straße. Wer sie beherrschte, wer sie dem Gegner in den Flanken oder gar im Rücken abschnitt, war Meister der Lage. Auch als mit dem Eintritt der Dauerregen im Herbst und der Schneestürme im Winter der Fluß der Bewegungen stockte, verlor die Straße nicht an Bedeutung. Sie wurde als **Rollbahn** zur Schlagader des Nachschubs während der harten Abwehrkämpfe der folgenden Monate. Das bedeutete bei dem seit dem Weltkrieg kaum verbesserten Straßennetz des Ostens einen gewaltigen Arbeitsaufwand im Bau von neuen und in der Instandhaltung von vorhandenen Straßen, deren schwacher Friedensbau der über Gebühr großen Beanspruchung durch die Räder und Raupen der Kriegsfahrzeuge nicht gewachsen sein konnte. Diese Aufgabe ist nicht zuletzt dank der Erfahrungen, die von deutschen Fachleuten bei dem Bau der Reichsautobahn gewonnen wurden, in gemeinsamer Arbeit von Angehörigen der Wehrmacht (Bautruppen und technischen Truppen und Einheiten des Reichsarbeitsdienstes, der damaligen Organisation Todt (heute Organisation Speer) und der Technischen Nothilfe) unter Heranziehung von Gefangenen und Landeseinwohnern vorbildlich gelöst worden.

Unser Staat ist ein ganz bestimmtes Individuum, keine leere Tafel, auf die man jeden politischen oder sozialen Versuch aufschreiben kann, um die Wirkung daraus zu beurteilen. Er muß jede geistige Frage Europas auch erfassen, weil er eine geistige Macht in Europa ist und stets sein soll, aber er muß die Fragen alle selbständig und nach eigenem Bedarf in sich verarbeiten. Carl Hilty.

Auch auf außereuropäischen Kampfschauplätzen des gegenwärtigen Krieges hat die Straße eine nicht minder große Rolle gespielt. In Libyen kreisen heute noch die Gedanken von Freund und Feind um die Via Balbo, die große Autostraße, die auf Mussolinis Geheiß zwischen Tripolis und der ägyptischen Grenze entstand, und um das Straßennetz, das die Engländer in Nordwestafrika schufen. Tschungkings Lage scheint schwieriger geworden, seit dem die Burmastraße, der letzte Weg, auf dem ihm nach Sperrung der chinesischen Festlandshäfen die amerikanischen Rüstungslieferungen an die Front zuflossen, von den Soldaten des Tenno lahmgelegt wurde und der Ausbau der als Ersatz gedachten Assamstraße auf nur in langen Fristen zu überwindende Geländeschwierigkeiten stößt.

Trotz dieser großen Bedeutung der Straßen in der Kriegführung darf man aber nicht zum Sklaven werden. Man muß sich vor allem in taktischer Hinsicht, wo es nötig ist, immer von ihr frei zu machen wissen. So hatte z. B. nach Beendigung des ersten Abschnittes des Westfeldzuges der französische Oberbefehlshaber, General Weygand, die Abwehr südlich der Somme auf einen Vorstoß der deutschen Panzerverbände im Zuge der großen Straßen eingestellt. Die Deutschen jedoch, durch ihre vorzügliche Aufklärung darauf vorbereitet, taten ihm nicht den Gefallen, in seine an seinen Straßenkreuzungen lauernde Pak hineinzulaufen. Sie stießen mit ihren geländegängigen Panzerwagen **zwischen den Straßen** vor und hoben die Widerstandsnester an ihrem Rande **von der Flanke** her aus. Desgleichen wußten sich auch die deutschen Schnellen Truppen mit den fast wegelosen Gebirgs- und Geröllandschaften Norwegens und des Balkans abzufinden und stets rechtzeitig zur Stelle zu sein, wenn die Schwesterwaffen ihrer bedurften.

In Nordafrika sind die Panzerdivisionen kreuz und quer auf Wüstenpisten durch ein Gelände gezogen, in das sich vor ihnen höchstens Kamelkarawanen wagten. Auf der Malayischen Halbinsel sind die japanischen Angriffsspitzen nicht etwa, wie die Briten erwarteten, auf den zu den Gummiplantagen führenden Straßen, sondern mitten durch die Dschungeln und Magrovendickichte vorgedrungen.

Die Landstraße — mag sie im Sonnenglast flimmern, mag sie im Regendunst verschwimmen — wird für den, der sie starken Herzens beschreitet, immer zum Ziel, zum Endsiege, führen.

Kriegsberichterstatter schreiben...

Auf der Vormarschstraße

Seit einer Stunde fahren wir nach Süden. Hügelauf und hügelab. Die ukrainische Steppe ist hier welliges Gelände; kein Baum, kein Pflanzenwuchs außer dürrem, mattgrünem Steppengras und einigen anspruchslosen Blumen mildern die Einförmigkeit der Landschaft. Auf allem liegt der feine Staub der Vormarschstraße, vom Wind zu Fontänen aufgebläht, die in das Blau des Himmels aufspringen und dann in dichten Schleiern fortwehen. Immer, wenn wir eine Anhöhe erreicht haben, glauben wir, daß sich nun der Blick bis zum Horizont verlieren müsse, aber immer steht der nächste Höhenzug vor uns und nimmt uns die Hoffnung, das Tagesziel in der Ferne erkennen zu können. Grell zieht sich das weiße Band der Straße in unruhigen Windungen durch das Gelände, dessen weiche Konturen groß und ausladend sind. Eine unbarmherzig heiße Sonne brütet lastend und ermüdend über dem Land, das wie ein träges, im Urschlaf versunkenes Tier dahingestreckt ist.

Als wir auf dem nächsten Hügelkamm sind, steigt plötzlich vor uns eine Vision jener Pionierwanderungen des Wilden Westens auf, die im vorigen Jahrhundert jenseits des Atlantischen Ozeans von sich reden machten. Menschen, Tiere und Wagen winden sich wie ein Riesenwurm durch die Mulden und über die sanften Hügel, eingehüllt in eine Staubwand, die vom Wind gefaßt bald in Fetzen zerflattert.

Wir haben die ersten Kolonnen erreicht. Es ist das Bataillon eines Infanterieregiments, das seit gestern seine alte Marschrichtung aufgegeben hat und jetzt zur Mittagsstunde genau der Sonne entgegenmarschiert. Seit Tagen ist es nicht zu einem richtigen Gefecht gekommen. Der weichende Feind sichert durch geringfügige Nachhutgeplänkel seinen Rückzug. Die Verfolgungsjagd ist im Gang. Das aber heißt: marschieren und nochmals marschieren. Sie ziehen an uns vorbei, voran der Zugführer. Sein Gesicht ist rot von der Hitze, mit schwarzen Schatten darin von Schweiß und Staub. Der Maschinengewehrschütze mit der geschulterten Waffe ist nicht minder von den Strapazen des Marsches mitgenommen. Um das über und über mit Staub bedeckte Haar ist ein Ta-