

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

Band: 53=73 (1907)

Heft: 11

Artikel: Das Lastautomobil im Heeresdienst

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-98447>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

Manövertage auf und geben wir dann genügend grosse Käseportionen an denjenigen Tagen, an welchen der Mann zu aussergewöhnlich früher Stunde schon auszurücken hat oder wenn die Hauptverpflegung erst am Abend erfolgen kann. Ist man während des Vorkurses zurückhaltend, dann besitzt man auch die Mittel, an Tagen, an denen die Verpflegung erst in der Nacht möglich wird, der Truppe zu einer von ihr selbst zuzubereitenden Suppe einen Zuschuss einzukaufen; das würde verhindern, dass die Leute auf die die Disciplin lockernde Selbstsorge angewiesen sind. Wenn dann nach Wiederholungskursen mit weniger Manövertagen ausnahmsweise grössere Ordinäre-Überschüsse der Bataillone als Fr. 500. — vorhanden sind, so dürfte weitherzige Auffassung der einschlägigen Vorschrift darüber hinweg helfen. Im folgenden Dienste mit mehr Manövertagen würde der Überschuss schon wieder verschwinden.

Das Lastautomobil im Heeresdienst.

Das Automobil für die Personenbeförderung hat sich bei den jüngsten deutschen Kaisermanövern erneut als ein ausserordentliches Hilfsmittel für das militärische Nachrichten-, Befehlsüberbringungs- und Verkehrswesen erwiesen, und es gelangten nicht nur 42 Kraftwagen des deutschen freiwilligen Automobilkorps, sondern auch der gesamte kaiserliche Automobilpark bei den Manövern zur erfolgreichen Verwendung. Der Manöverleitung waren nicht weniger als 11 Automobile, dem Oberkommando der blauen Partei 4, jedem der 3 Korpskommandos 3 und jeder der 7 Infanterie-Divisionen und der beiden Kavallerie-Divisionen je ein Kraftfahrzeug zugeteilt. Die Leistungen dieser Fahrzeuge fanden allgemeine Anerkennung, und es wurde konstatiert, dass ohne ihre Unterstützung die Durchführung der Manöver, so wie sie erfolgt ist, nicht hätte stattfinden können. Das Automobil für die Personenbeförderung hat sich somit für feldmässige Verhältnisse in günstigem Gelände völlig bewährt.

Nunmehr tritt die schon seit geraumer Zeit schwebende Frage mehr in den Vordergrund, ob den Kraftfahrzeugen für die Beförderung militärischer Lasten, wie von Proviant, Hartfutter, Bagage oder Munition etc., eine wichtige Rolle beschieden ist. Bei den Manövern von 1898 wurde ein derartiges Fahrzeug zum erstenmale von der deutschen Militärbehörde zum Provianttransport benutzt. Obgleich sich damals die Industrie der Lastautomobile noch in den Kinderschuhen befand, waren die mit ihm erzielten Resultate sehr ermutigende. Im folgenden Jahre wurden daher

100,000 Mark für neue Versuche bewilligt, und dieser Kredit alljährlich bis 1904 erneuert. 1905 aber stieg er auf 152,000 Mark und 1906 auf 200,000 Mark. Im neuen Budget ist eine noch bedeutendere Summe für diesen Zweck enthalten; diese soll das Kriegsministerium in die Lage versetzen, einen mehrwöchentlichen Versuch mit Lastautomobilen durchführen zu lassen, um eine beträchtliche Anzahl solcher Fahrzeuge für militärische Zwecke zu erproben. Bis jetzt fehlt ein derartiger grösserer Versuch, obgleich die Lastautomobile bei den französischen Manövern bereits mehrfach zur Verwendung gelangten. Im ostasiatischen Kriege gelangte das Automobil für die Personenbeförderung russischerseits mehrfach, u. a. im Stab Kuropatkins, vorteilhaft zum Gebrauch, dasjenige für den militärischen Lastentransport jedoch, soviel bekannt wurde, nicht. Es wäre zu wünschen, dass der Versuch nicht nur, wie verlautet, für das Frühjahr, sondern auch im Winter zur Durchführung gelangte, da der starke Schnee eines östlichen Kriegstheaters zweifellos von grosser Bedeutung für sein Ergebnis sein würde, und möglicherweise die erfolgreiche, permanente Benutzung der Lastautomobile auf einem solchen Kriegsschauplatz ganz ausschliesst.

An die Verwendung der Lastautomobile für Heereszwecke wurden namentlich in der französischen Presse von fachmännischer Seite ganz besondere Hoffnungen geknüpft, und zwar wurde behauptet, dass 800 Kraftwagen mit ihren 1600 Führern und Heizern im Stande seien 17,000 Mann und 17,500 Pferde sowie 4800 Trainfuhrwerke aller Art zu ersetzen. Diese gewaltige Ersparnis an Personal, Zugtieren und Fuhrwerken werde überdies nicht der einzige aus diesem Ersatz gezogene Nutzen sein. Der Dienst der verschiedenen Proviantstaffeln sei ein sehr komplizierter, sobald sich die Truppen der operierenden Heere von den Eisenbahnen entfernen. Wenn diese Entfernung 2 Märsche oder etwa 50 km überschreitet, werden die Mittel des gewöhnlichen Nachschubdienstes unzureichend, und wenn man alsdann die Armeen dauernd mit Proviant und Munition versehen will, so erscheint das Zurückgreifen auf neue, schwerere und daher eine Last bildende Transportmittel unerlässlich. 800 Kraftfahrzeuge würden dagegen an sich für die vollständige Aprovisionierung einer Armee von 4 Armeekorps genügen, selbst wenn sich dieselbe 100 km von den Endstationen ihrer Bahnverbindungsline befände. Die modernen Heere bleiben daher an das Bahnnetz gekettet, solange man den Transportmodus ihrer Aprovisionierung auf den Strassen nicht umgestaltet hat. Dies ist eine Folge des Anschwellens der Heeresstärken. Man folgert

daher in Fachkreisen, dass die Verwendung des mechanischen Zuges an Stelle des tierischen für die Verpflegung der Truppen allein der Heeresleitung die unerlässliche Manövrierefreiheit zu gewähren im Stande sein werde.

Diese Theorie wird auch in deutschen Fachkreisen anerkannt, und General von Bernhardt sprach sich jüngst in einem Vortrage „Über den Offensivkrieg“ folgendermassen über den Einfluss der Automobile auf die Strategie aus: „Die Entwicklung der Industrie der Transportmittel bietet dem, der es versteht, sie auszunutzen, derartige Hilfsquellen, dass er im Stande sein wird, sich die Freiheit der Bewegungen der grossen Heere zu sichern. Es genügt die Aufmerksamkeit auf die zerlegbaren Feldbahnen und die Automobile zu lenken. Die letzteren, namentlich die schweren Lastkraftwagen, erscheinen von aussergewöhnlicher Bedeutung für die strategischen Manöver auf den europäischen Kriegstheatern, und scheinen die grösste Zukunft zu besitzen.“

Jedoch ist in Deutschland nicht davon die Rede, in Friedenszeiten militärische Lastautomobilparks zu bilden. Die fachmännische und die öffentliche Meinung scheinen in dieser Hinsicht übereinzustimmen. Die Heeresverwaltung, wird hervorgehoben, ist nicht in der Lage sich im Voraus die für eine Mobilmachung erforderlichen Kraftfahrzeuge zu verschaffen. Zunächst würden die Finanzen die aus einer derartigen Beschaffung hervorgehende Belastung nicht ertragen. Wir bemerken, dass es sich dabei — wenn das deutsche Heer im Kriegsfall auch nur 6 Armeen zu 4 Armeekorps (wahrscheinlicher 8 à 6 Armeekorps) aufstellen würde — um die Beschaffung von 4800 beziehungsweise 9600 Lastkraftwagen à etwa 20,000 bis 25,000 Mark handeln würde. Überdies aber, und das ist der Hauptpunkt, sind die technischen Fortschritte auf dem Gebiet des Automobilismus so rasche und bedeutende, dass die besten Konstruktionen von heute sehr bald überholt sind. Wenn man daher die für den Kriegsbedarf notwendigen Kraftwagen heute magaziniert wollte, so würden die Heere im Moment der Eröffnung der Feindseligkeiten nur über ein völlig veraltetes Material verfügen. In den deutschen Fachkreisen stimmt man daher darin überein, dass die Regierung sich lediglich möglichst für die Entwicklung der Industrie der Automobilfahrzeuge bemühen solle. Die Militärverwaltung möge zuerst die Modelle zu ermitteln suchen, die den Aufgaben der Verpflegung der Truppen im Felde am besten entsprechen, und dann den Fabrikanten das Resultat ihrer Versuche bekannt geben; schliesslich aber den Bau für militärische Zwecke geeigneter Fahrzeuge ver-

mittelst Prämien und Subventionen unterstützen, um sich im Kriegsfall durch Requisition die erforderlichen Transportmittel verschaffen zu können. Derart ist die deutsche Militärverwaltung bisher auch vorgegangen, und scheint sie entschlossen, auf dieser Bahn zu verharren. Der umfassende Versuch im nächsten Frühjahr soll keinen andern Zweck verfolgen, als gewisse besondere, die praktische Verwendung der Automobile bei den Heeren betreffende Punkte festzustellen.

Die für die Versuche verwandten Summen beweisen, dass die deutsche Militärverwaltung nicht zögert, beträchtliche Aufwendungen für die Begünstigung einer Industrie zu machen, die berufen scheint im Kriege grosse Dienste zu leisten. Diese Bemühung aber scheint von Erfolg gekrönt; denn die Lastkraftwagenindustrie hat neuerdings in Deutschland einen beträchtlichen Aufschwung genommen und die französische, die für die Personenautomobile unbestritten die erste Stelle einnimmt, auf diesem Gebiete hinter sich gelassen. Die geringen Mittel, die man dem französischen Kriegsminister für dasselbe zur Verfügung stellte, bilden grösstenteils die Ursache dieser Erscheinung, und verfügte z. B. im laufenden Jahr der französische Generalstab nur über 20,000 Fr. für dahinzielende Versuche. Man tritt daher in französischen Fachkreisen für Mittelbewilligungen für Versuche mit Lastkraftwagen nach dem Beispiel Deutschlands ein.

Die Verwendung des Personenautomobils findet, wie die französischen Manöver der letzten Jahre ergeben haben, bereits in umfassender Weise im französischen Heere statt. Neuerdings ist der Kriegsminister bestrebt, die Automobile auch für den Dienst der Heeresverpflegung zu benutzen. Schon 1905 fanden daher Versuche statt mit dem Zweck, die beste Gattung von Automobilfahrzeugen für schweres Gewicht zu ermitteln, jedoch gelangte noch kein Modell zur endgültigen Annahme. Die Benutzung des Personenautomobile für die Befehlsübermittlung oder für den Dienst des Generalstabes ist dagegen bereits definitiv geregelt. Jedes Armeekorps-Kommando ist mit einer variierenden Anzahl von grössern und kleinern Automobilfahrzeugen ausgestattet, je nachdem es derselben bedarf. Derart verfügt jedes Armeekorps bei den grossen Manövern über deren zwei, jedes Armeekommando aber über vier und die Oberleitung der Manöver über sieben. Diese Fahrzeuge werden sämtlich von ihren Besitzern geführt, die einberufen sind, ihre 28tägige Übung derart abzuleisten, und sich freuen, ihre Ausbildungsperiode in einer so angenehmen Weise absolvieren zu können. Die

Militärbehörde schreibt ihnen kein bestimmtes Modell vor, sondern verlangt nur, dass die Maschinen gut funktionieren. Wenn eine derselben zu viel Fahrstockungen aufweist, wird ihr Besitzer aus der Automobilliste gestrichen und tritt in Reih und Glied. Die Anzahl der Aspiranten für den militärischen Automobildienst ist infolge der angenehmen Verhältnisse dieser Dienstleistung eine beträchtliche, und es befinden sich daher unter vielen Berufenen nur wenig Auserwählte. Die betreffenden Militärkommandos können daher scharfe Anforderungen an sie stellen, da sie sicher sind betreffs des Ersatzes für Ausfälle nie in Verlegenheit zu geraten. Sie machen in weitgehendem Masse von den Automobilen Gebrauch. Beim Manöver 1905 z. B. legte der Oberleiter der Armeemanöver in der Champagne, General Brugère 270 km (36 deutsche Meilen) im Automobil zurück, sodass er im Stande war an einem einzigen Nachmittag sämtliche von vier Armeekorps besetzte Örtlichkeiten zu besichtigen. Allein nicht nur während der Momente der Ruhe werden die Automobile von den Generalen verwandt, sondern im Gefechtsterrain selbst vermögen der Oberleiter und die Armeebefehlshaber und Korpskommandeure dieses schnelle Beförderungsmittel in manchen Lagen zu benutzen, um einen ihrer Generalstabsoffiziere zur Überbringung eines Befehls zu entsenden, oder um sich selbst zu einem ihrer Unterführer zu begeben und sich von der Situation genau zu überzeugen und an Ort und Stelle die erforderlichen Weisungen zu geben. Schon bei den Armeekorpsmanövern tritt dies hervor.

Über das Infanteriefeuer.

(Lehren aus dem russisch-japanischen Krieg.)

In den „Mitteilungen der russischen Infanterieschiessschulen“ findet sich in einer der letzten Nummern ein lehrreicher Aufsatz, der Angaben verwertet, die aus dem Munde eines gebildeten Offiziers stammen, welcher als Zugführer und Kompagniekommandant zahlreiche Kämpfe mitgemacht hat. Wir geben im folgenden die Hauptpunkte wieder.

Auf die Frage: Auf welche Entfernung wurde das Feuer eröffnet?, lautete die Antwort:

Die Entfernung hing ganz von den Verhältnissen ab, die in jedem Treffen andere waren. Sah man geschlossene Abteilungen, so sandte man ihnen auf 2000 und mehr Schritte Salven zu, um sie aufzuhalten und zur Entwicklung zu zwingen, was sie zwar stets taten, aber auch dann noch vorwärtsstrebten, wenn sie nur noch Mann für Mann vorgehen konnten. Ich liess auf 600 bis 800 Schritt auf solche einzelne Japaner

feuern, wobei ich jedoch stets Sorge tragen musste, dass die Leute nicht ins Blaue hinaus schossen, ohne ein Ziel vor sich zu haben. Oft versammelten sich die Feinde auf den Anhöhen vor unserer Front oder in unseren Flanken; wir hatten deshalb ein grosses Interesse daran, die Höhenzüge unter gut genährtem Feuer zu halten, auch wenn die Entfernung eine beträchtliche sein mochte.

Welcher Teil eröffnete das Feuer gewöhnlich, die Russen oder die Japaner? In welcher Formation befand sich der Feind, wenn Sie das Feuer aufnahmen?

Wir Russen eröffneten das Feuer in der Regel, weil wir uns fast immer in der Verteidigung befanden. Die Japaner suchten stets so nahe als möglich heranzukommen ohne zu feuern und zwar in der Weise, dass sieben bis zehn Ketten hintereinander in schneller Gangart dem Punkte zustrebten, der ihnen angezeigt worden war; sie suchten sich von dort aus einer Stellung zu bemächtigen, die für sie taktischen Wert hatte. Hatten sie keinen Erfolg, so legten sich einzelne Gruppen hin und nahmen das Feuer auf, während andere sich zerstreuten. Dann stürzten die Leute vor, einer nach dem andern in kurzen, sehr schnellen Sprüngen, immer in der Richtung der gewählten Stellung hin; sie vereinigten sich in unmittelbarer Nähe unsrer Linien wieder und gaben Schnellfeuer ab. Oft wurde aber das Dunkel der Nacht benutzt, um vorzugehen. Dann fanden wir bei Tagesanbruch ganz nahe gelegene Stellungen mit dichten Schützenlinien besetzt, die sofort energisch zu feuern begannen und sich Mann für Mann näher heranzuarbeiten suchten, wobei sie kurze Sprünge von 10 bis 20 Schritt Länge ausführten.

In welcher Formation feuerten Sie?

Wir konnten nur in der zerstreuten Ordnung zum Schusse kommen. Eine geschlossene Abteilung durfte es nur in ganz sichern Deckungen wagen, ihr Feuer abzugeben. Es war schlechterdings unmöglich, dem Feinde eine geschlossene Abteilung zu zeigen: im Augenblick war sie durch Blei und Eisen zerschmettert.

Welche Feuerart wählten Sie, Einzel- oder Salvenfeuer?

Anfangs versuchte man's mit dem Salvenfeuer geschlossener Abteilungen; dann aber wählte man das Einzelfeuer (Schnellfeuer), wobei man den Leuten verbot zu hasten und darauf hielt, dass sie auf den Pfiff des Kompagniekommandanten hin absetzten und die Visiere umstellten, insofern es möglich war, den sprungweise vorstürzenden Feind zu sehen.

Rückte der Gegner Mann für Mann vor, so piffen wir ab: Von jetzt an war der Mann sich selber überlassen, er wählte ein Ziel und