

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

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

**Heft:** 20

## Inhaltsverzeichnis

### **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:** 01.04.2025

**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 **Benno Schwabe & Co., Verlagsbuchhandlung in Basel.** Im Auslande nehmen alle Postbureaux und Buchhandlungen Bestellungen an. — Inserate 35 Cts. die einspaltige Petitzeile.

Redaktion: Oberst **U. Wills, 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 Vervollkommnungen 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 vorgeschrittene 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 Kriegführung 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 Nachschubschwierigkeiten 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 Eisenbahndpunkten 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 Kriegsschauplatze 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 ersteren 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 Oesterreicher 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 Kriegsschauplatze, bei beschränkter Ausdehnung der Operationen, verminderter Ausdehnung der sich zwischen Heer und rück-