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

Band: 29=49 (1883)

Heft: 31

Rubrik: Verschiedenes

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: 11.07.2025

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

Militärischer Begleiter für schweizerische Offiziere. Gesammelte Notizen von W. Jaenike, Hauptmann im Generalstab, basirt auf die Vorträge an der ersten Generalstabsschule. Zürich, Selbstverlag, 1883. Preis Fr. 2.

Das Büchlein, in Karton solid gebunden, enthält 39 Seiten Text und eine größere Anzahl Notizblätter. Die Angaben sind sorgfältig ausgewählt und zuverläßig. Es wird nur dasjenige angeführt, was am häufigsten genau zu wissen wünschenswerth ist. Besonders werthvoll dürfte das Büchlein für Offiziere des Generalstabes, der Adjutantur und der Verwaltung sein. Diese werden darin viele nützliche Angaben finden.

Wahrscheinlich hat der Herr Verfasser die Notizen zu seinem eigenen Gebrauch zusammengestellt und nur auf Wunsch verschiedener Kameraden, die dieselben zu erhalten wünschten, sich entschlossen, das Büchlein drucken zu lassen. Solche Notizen sind für die Offiziere der Stäbe beinahe unerläßlich; jeder ist genöthigt diejenigen, welche er braucht, sich zusammen zu stellen. Es kostet dieses viel Mühe und Arbeit; doch wer nicht in Verlegenheit kommen will, muß sich dieser unterziehen. Dem Besitzer des Büchleins ist diese Arbeit entweder ganz erspart oder doch in bedeutendem Maße erleichtert, da es sich höchstens um eine Ergänzung der Notizen handeln kann. Die Notizblätter ermöglichen es, die Nachweise zu vermehren, wenn dieses dem Einen oder Andern nothwendig scheint. Herr Hauptmann Jaenike hat sich insofern ein Verdienst erworben, als er seinen Kameraden viel Mühe und Arbeit erspart.

Zum Schluß möge uns gestattet sein, einen Blick auf den reichen Inhalt des militärischen Begleiters zu werfen.

Den Anfang bilden Notizen über die Armee-Organisation und zwar den Normalstand der verschiedenen Truppeneinheiten, ihre Ausrüstung, Munition und Material.

Es folgen sodann Angaben über das Verpflegswesen und zwar die Verpflegungsansätze und den Verpflegungsplan.

Bei der Terrainlehre finden wir die Truppensignaturen in graphischer Darstellung; die Längenmaße; die Länge auf den Karten bei den verschiedenen Maßstäben; die Tabelle der Steigungsverhältnisse; Notizen über Orientirung; Einfluß des Gefälls auf die Ersteigbarkeit; Anhaltspunkte für das Distanzenschätzen.

Die Raumverhältnisse für die Aufstellung der verschiedenen Truppengattungen.

Anhaltspunkte für Rekognoszirungen zu bestimmten militärischen Zwecken und die topographische Beschreibung eines Terrainabschnittes.

Bei dem Sicherungsdienst finden wir die wichtigsten Angaben über den Vorposten- und Marschsicherungsdienst (Distanzen, Befehl, Instruktion und Bericht).

Bei Märschen Notizen über die Rendezvous-Stellung, die Aufmarschzeit; die erforderlichen Fuhrwerke für Transport der Mannschaft und Tornister; Angaben über die Bewegungsschnelligkeit der verschiedenen Truppengattungen und unter den verschiedenen Verhältnissen. Tiefe der Marschkolonnen. Abstände der Abtheilungen beim Reisemarsch. Memoiren des Armeestabs für Kriegsmärsche. Inhalt der Marschbefehle und Marschbericht; Wasser- und Eisenbahntransport; Durchfurtbarkeit des Wassers; Tragfähigkeit des Eises (allerdings nur für einzelne Individuen). (Die Hülfsmittel, die Eisstärke bei Frost für Kolonnenwege zu mehren, hätten hier angeführt werden dürfen, als: Belegen mit Stroh und Begießen mit Wasser.)

Bivouaks und Kantonnements und zwar Bivouaksräume; Anforderungen an Bivouakplätze. Hier hätte beigefügt werden dürfen: Rücksicht auf Wasserabfluß; und im Feld, Nähe vom zweiten Bedürfniß der Truppen: Holz.

Dislokationsbefehle für Bivouaks. Memoiren des Armeestabes für Kantonnemente. Vorbereitung für Kantonnemente. Kantonnementseinrichtung. Arbeitsgang bei der Ausmittlung der Kantonnemente. Belegungsmaß. Hier vermissen wir Angaben für Raumberechnung von Bereitschaftslokalen.

Es folgen noch einige Notizen über das Gefecht, als: Gefechtsdisposition; Gefechtsbericht; Gefechtsfronten; Truppenabstände im Gefecht; Thätigkeit der Generalstabsoffiziere und Adjutanten im Gefecht; Benehmen nach dem Gefecht.

Ein Anhang gibt Anhaltspunkte für Benützung des Geschützvisiers und das Messen der Breite eines Flusses.

Den Offizieren der Stäbe, für welche solche Notizen besondern Werth haben, kann das Büchlein bestens empfohlen werden.

Ausland.

Deutschland. (Kaisermanöver des XI. Armeekorps.) Die Dispositionen für die Manöver des XI. Armeekorps, denen der Kaiser beiwohnen wird, sind nun wie nachstehend getroffen: Die 21. Division manövrirt am 17., 18. und 19. September zwischen Ober-Ursel und Hofheim, die 22. Division in denselben Tagen nördlich von Hanau und die 25. (großherzoglich hessische) Division zwischen Seligenstadt und Offenbach resp. nördlich von Frankfurt a. M. Die große Parade vor dem Kaiser, sowie die Korpsmanöver finden in den Tagen vom 21. bis 26. September bei Homburg v. d. Höhe und Frankfurt a. M. statt. Außer dem König Alfons von Spanien und dem Prinzen von Wales werden noch mehrere fremde Fürsten und gegen 105 fremdherrliche Offiziere Gäste des Kaisers sein.

Verschiedenes.

— **(Zur Frage der militärischen Luftschifffahrt.)** In Nr. 238 der France militaire vom 24. Juni 1883 befindet sich ein Artikel über die militärische Luftschifffahrt, der einige Mittheilungen über die betreffenden französischen Einrichtungen bringt und deshalb wohl Interesse auch in weiteren Kreisen erregen dürfte; wir lassen daher hier die wesentlichsten Theile des Artikels in der Uebersetzung folgen.

Jedes Ding hat seine Zeit und seine Stunde; eine Hypothese, die man heute in das Gebiet der Phantasie zu verweisen geneigt

ist, kann morgen in die Wirklichkeit umgesetzt werden, man wird sich dann wundern, daß man überhaupt einen Augenblick an ihrer Richtigkeit zweifeln konnte. Nach den ersten Versuchen von Coutelle bei der Armee der Sambre und Maas verfiel die Frage der militärischen Luftschifffahrt in eine derartige Mißgunst und Vergessenheit, daß Napoleon nicht anstand, sie in das Reich der Utopien zu weisen: „Ein Ballon", sagte er, „ist der Spielball einer einzigen Kraft, er hat keinen Unterstützungspunkt, der Wind treibt ihn fort, und jedes Bemühen, ihm eine bestimmte Richtung zu verleihen, ist fruchtlos." Trotzdem scheint das Stadium der militärischen Luftschifffahrt aus der Periode des Tastens und Versuchens herauszutreten.

In England fungirt seit 1880 eine Spezialkommission zu Woolwich, in Deutschland und in Rußland macht man Versuche, Amerika hat der Welt durch Preuk Peppard einen elektrischen Torpedoballon dargeboten. Wir glauben nicht, daß Frankreich auf dem neuen Wege zurückgeblieben ist, im Gegentheil, wir glauben, daß es in dieser Beziehung eine der ersten Stellen behauptet. Niemandem ist das Bestehen des Luftschifffahrt-Etablissement zu Chalais unweit Meudon unbekannt, aber man weiß wenig von den zahlreichen Fortschritten, welche dort realisirt worden sind, Fortschritte, welche zum größten Theile den Kapitäns Renard und Cresp zu verdanken sind.

Die militärischen Luftballons lassen sich in zwei Klassen theilen: in die ballons captifs, welche zu Rekognoszirungen bestimmt sind, und in die freien Ballons, welche als Kommunikationsmittel verwerthet werden können.

Die Verwendung der freien Ballons erfordert ihre Lenkbarkeit; diese bildet ein schwieriges Problem, das noch nicht vollständig gelöst worden ist, aber die Benutzung der ballons captifs im Felde bietet keine ernsten Schwierigkeiten dar.

Die große Menge der zur Füllung der Ballons erforderlichen Materialien, die geringe Haltbarkeit der Hülle, die Oscillationen und Drehungen der Gondel, die Langsamkeit und die Unregelmäßigkeit des Aufsteigens und des Niederganges — das waren Schwierigkeiten, die es zu beseitigen oder einzuschränken galt.

Ein Ueberblick über die gegenwärtige Organisation der französischen Militär-Luftschifffahrt wird die auf diesem Gebiete eingetretenen Vervollkommnungen erkennen lassen.

Ein Luftschiffpark besteht aus fünf Fahrzeugen; zwei Fourgons dienen zum Transport, der eine zu dem des Wassers und der Brennmaterialien, der andere zu dem des Ballons selbst (Hülle, Gondel, Zubehör u. s. w.); zwei Fahrzeuge werden zur Füllung des Ballons gebraucht; sie bilden in gewissem Sinne fahrbare Oefen, welche ein System gußeiserner Röhren einschließen, die die Bestimmung haben, die gaserzeugende Masse aufzunehmen. Die Zusammensetzung der gaserzeugenden Masse ist ein Geheimniß der Erfinder; sie bildet einen wesentlichen Fortschritt, denn sie gestattet das bedeutende Volumen der Materialien, welches man früher zum Füllen des Ballons mitführen mußte, in einem kleinen Raume konzentrirt zu transportiren, außerdem erlaubt sie das Füllen eines Ballons von den größten Dimensionen in zehn Stunden. Das sich in den gußeisernen Zylindern entwickelnde Gas tritt durch eine Reihe von Röhren in einen mit Wasser gefüllten Kondensator, es durchstreicht dann einen mit Baumwolle gefüllten Depurator und gelangt schließlich durch einen Kautschukschlauch in den Ballon.

Das fünfte Fahrzeug dient zur Regelung des Aufsteigens, der Bewegungen und des Niedergangs des gefüllten Ballons; dasselbe bildet den beweglichen Befestigungspunkt für den ballon captif. Es trägt eine Welle, um welche sich ein Tau aufwickelt, das bei einer Gesammtlänge von 500 Meter von 100 zu 100 Meter eingetheilt ist. Die Welle wird durch eine kleine Dampfmaschine, welche die Regelmäßigkeit ihrer Funktion sichert, bewegt; das Tau passirt beim Abwickeln eine an einem vertikalen Arme angebrachte Rolle; dieser Arm hat am Fußende ein Gelenk und kann nach allen Richtungen bewegt werden, so daß die Bewegungen des Ballons nicht direkt die Geschwindigkeit des Abwickelns beeinflussen können.

Der Ballon selbst hat vortheilhafte Aenderungen erfahren:

1) Die Hülle ist von chinesischer Pongée und überaus leicht, ein besonderer Firniß macht sie fast gasdicht.

2) Die Maschen der Umschnürung sind gleitende, so daß eine auf irgend einen Punkt gerichtete Kraft sich auf einen bedeutenden Theil der Umfassung vertheilt.

3) Die Gondel ist an Schnüren dergestalt aufgehängt, daß jede rotirende Bewegung für sie verhindert ist; endlich gestattet ein durch das Haltetau geführter Telegraphendraht den Luftschiffern eine schleunige Kommunikation mit dem Wagen, der die Welle trägt.

4) Der Anker, zu dem man in Unglücksfällen seine Zuflucht nehmen muß, ist mit Gelenken versehen; seine zahlreichen Zähne, sowie seine besondere Form ermöglichen ihm das Eingreifen in jedem Boden; seine Befestigungsart endlich begünstigt einen allmäligen Uebergang von der Bewegung zum Halten.

Die Probleme des Transports der Materialien, der Solidität der Hülle, der Befestigung der Gondel, der Regelmäßigkeit und Sicherheit des Aufsteigens und des Niederholens scheinen in vortrefflicher Weise gelöst, so daß der mit seinem Wellenwagen verbundene Luftballon, dessen Ortsveränderungen er folgt, streng genommen nur dem Namen nach ein ballon captif, in Wirklichkeit aber ein bewegliches, bequemes und sicheres Observatorium ist.

Aber alle diese Vervollkommnungen wiegen nicht viel gegenüber der fast unübersteigbaren Schwierigkeit, welche das Problem der Lenkbarkeit des Ballons darbietet. Das ist aber das Hauptziel der modernen Aeronauten; das ist das Ideal, dem sie mit dem ganzen Eifer nachstreben, welchen ihnen die Größe der Entdeckung einflößt.

Ein Schriftsteller — ich glaube Nodier — hat gesagt: „Ein Luftballon, den man nicht lenken kann, ist ein Spielzeug für Kinder, höchstens gut dazu, um die Höflinge, die alten Frauen und die Akademien zu ergötzen." — Dieser Satz charakterisirt immerhin die öffentliche Meinung, welche die Nachforschung nach der Lenkbarkeit der Ballons als eine Monomanie erachtet und sie auf gleiche Linie mit dem Wunsch der Auffindung eines perpetuum mobile oder der Quadratur des Kreises stellt. Trotzdem ist der lenkbare Ballon in unseren Tagen keine Utopie mehr, er hat eine Form gewonnen, er ist verkörpert. Es ist ein oblonger Ballon, ähnlich einem horizontal gelagerten Ei, das starke Ende nach vorn; er trägt eine längliche Gondel, in welcher sich ein Bewegungsapparat befindet. Der ganze Mechanismus beruht auf der Uebertragung der Bewegung durch Elektrizität; ein kleiner elektrischer Apparat, der eine vorn an der Gondel befindliche Schraube in Rotation versetzt, vermittelt die Vorwärtsbewegung; die Richtung wird durch ein hinten plazirtes Steuerruder geregelt. Das anzustrebende Ziel geht dahin, dem Ballon eine größere Geschwindigkeit zu verleihen, als der Wind sie besitzt. Bereits hat man 10—12 Meter pro Sekunde Geschwindigkeit erlangt; dieselbe gestattet die Bewegung in ¾ der Fälle, welche die atmosphärischen Verhältnisse darbieten; diese Resultate können sich bei Verwendung großer Modelle nur verbessern. Man ist dem Hafen nahe gekommen; das Prinzip ist gefunden, die Anwendung wird naturgemäß folgen.

Ebenso gut wie wir annehmen, daß das, was heute lediglich ein Versuch ist, sich morgen zur faßbaren Realität gestaltet, können wir die daraus sich ergebenden Konsequenzen in militärischer Beziehung betrachten. Man kann sie freilich nicht präzisiren, aber erlaubt ist jedenfalls der Gedanke, daß später gegentheilige Ergebnisse sich der freien Schifffahrt in der Luft entgegenstellen, denn ein Fortschritt ruft einen anderen hervor, aber ein Angriff provocirt auch eine Parade.

Jedenfalls kann man die kühnen Kundschafter in den luftigen Regionen nicht genug bewundern; sie setzen ihre Existenz auf's Spiel, und auf sie wird niemals der oft berechtigte Vers:

A vaincre sans péril, on triomphe sans gloire,

eine Anwendung finden können.

Aus den vielen arabeskenartigen Zuthaten des wiedergegebenen Artikels der „France militaire" läßt sich doch ein fester Kern von Angaben über Einzelheiten der französischen Militär-Luftschifffahrt herausschälen. (M.-Wbl.)