

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

**Band:** 26=46 (1880)

**Heft:** 40

**Rubrik:** Verschiedenes

### **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:** 25.11.2024

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

Vereinsgebiet keine allzu hohen Anforderungen mehr stellen darf, ist wohl selbstverständlich und der Umstand, daß die gewohnte Winterthätigkeit ausgeblieben ist, zu entschuldigen.

Der gedruckte Bericht der Sektion Genf, den dieselbe allen Sektionen zugesandt hat und auf den wir uns hier in allem Uebrigen beziehen, sagt diesfalls, daß die enormen Arbeiten vor und während des Festes, sowohl, als die lange Unterbrechung durch den Divisionszusammenzug, an welchem fast alle Mitglieder des Comités theilgenommen haben, dieses Letztere in die Unmöglichkeit versetzte, seinem Wunsche, andere Sitzungen abzuhalten, nachzukommen. Es seien indessen in dieser Richtung verschiedene Schritte gethan worden und wenn sie auch für das Berichtsjahr selbst von keinem Erfolg gewesen, so liegen doch formelle Versprechungen vor, welche sich das neue Comité bei Beginn der Winterferien zu Nutzen ziehen werde.

Die Sektion hat einen vollkommen gelungenen Festskurs abgehalten.

15 Mitglieder nahmen Theil an einem militärischen Retikurs unter Leitung von Major Goetz, eidg. Train-Instruktor, mit Reispferden aus Thun.

Kassa-Bestand Fr. 1872. 10, wozu noch

Ausstände " 56. 25 kommen.

(Schluß folgt.)

— (Korr.) (Die Feier des 25jährigen Dienstjubiläums von Oberstlieutenant Thalmann) vereinigte letzten Sonntag über 80 Offiziere aller Waffen, Grade und Altersstufen in den prächtigen Räumen des „Hotel National“ in Luzern.

Ein splendidcs Bankett, verschönert durch die Klänge der stattlich uniformirten Stadtmusik bildete die Einleitung des Festes.

Oberstlieutenant Segeffer als Festpräsident schloß in gediegener Rede das Wirken und Streben des Gefeierten als Militärlehrer, besonders als Oberinstruktor des Kantons Luzern. Er lobte insbesondere seine ächte, treu bewährte Vaterlandsliebe, seine unermüdete Arbeitslust und seinen geraden, biedern Charakter. Im Namen der Offiziere des Kantons Luzern überreichte er dem Jubilar einen prachtvollen Ehrenbogen als bleibendes Andenken und sichtbares Zeichen der Hochachtung und Verehrung seiner ehemaligen Schüler und Waffenkameraden.

Oberstbrigadier Exorler von Basel gedachte in einer längeren Zuschrift in besonders freundlicher Weise seines alten Kameraden.

Fünfundzwanzig Berner Offiziere, die noch der IV. Division angehören, hatten einen werthvollen Pokal mit sinniger Widmung und Zuschrift eingesandt.

Der Unteroffiziersverein der Stadt Luzern ließ seine Gratulationen durch eine besondere Deputation überreichen. Zudem spielte fortwährend der Telegraph und brachte volle 2 Dugend Gratulationsdepeschen und die Postpost zudem noch 1 1/2 Dugend Glückwunschschriften, wobei selbst Namen vertreten waren, die dem „unbewaffneten“ Geschlechte angehörten.

Tief gerührt dankte der Jubilar für alle diese Zeichen der Dankbarkeit und Verehrung, womit er heute förmlich überschüttet wurde.

Ein Extradampfer brachte nun bei sonnenklarem Herbsthimmel alle Festgenossen nach dem nahen freundlichen Stansstad, wo der Redestrom und Nebenlast bald wieder um die Weite flossen.

Hauptmann Huez, auch ein Staatsdiensts jubilär, theilte die Datums aller Breveis mit, die er Oberstlieutenant Thalmann schon auszufertigen hatte.

Oberstlieutenant Weisbüsler feierte in begeistrender Rede die ächte Waffenkameradschaft und citirte in humoristischer Weise eine Reihe Belege aus dem Leben des Jubilars.

Oberstlieutenant Rietschi toastirte auf stete Fortentwicklung der Feldtüchtigkeit unserer Armee.

Lieutenant Stadler brachte einen gelungenen Vortrag in gebundener Rede.

Selbst auf dem Dampfboot, das uns bei sternenhellem Nachthimmel wieder zurückführte, fand das Festprogramm Fortsetzung.

Dr. Vogel brachte dem Jubilar einen Gruß aus der Heimath und sagte, daß die Entleerung stolz darauf seien, daß der Gefeierte ihr Landsmann sei.

Raketen, Schwärmer und bengalische Flammen verkündeten der Leuchtenstadt die Heimkehr des „Festschiffes“. Noch war die Zeit der Trennung nicht gekommen und bei einem kühlenden Biertrunk sammelten sich neuerdings alle Festgenossen.

Es toastirten noch Oberlieutenant Dr. Emil Schühmacher, Lieutenant Dr. Josef Gräter und Oberstlieutenant Estermann. Der Festpräsident brachte in sinnigen Worten noch sein Hoch dem Genius der schweiz. Armee, der uns immer die richtige Form und Weise finden läßt, solche ächt schweizerische Verbrüderungsfeste zu feiern. Damit erklärte er offiziell den Schluß des heutigen Festes.

Dieser schöne Tag wird allen Theilnehmern zeitlebens im treuen Andenken bleiben, für den Jubilar aber wohl das schönste Blatt in dem Buche seines Lebens bilden.

## Verschiedenes.

— (Ein Marschtempo-Regulator.) Der Mechaniker und Professor am böhmischen Polytechnikum, Herr Franz Vogel, hat dem kommandirenden General F. M. Baron Philippovic einen Apparat vorgelegt, welcher einen praktischen Nutzen für den Truppenmarsch bietet. Das Prager „Tagblatt“ schreibt hierüber: „Es ist eine sehr schwierige Aufgabe beim Defiliren, besonders dem halbbataillonswise, eine vollständig gerade Linie zu behalten, und in der militärischen Praxis gelangte man zu dem Resultate, daß ein geradliniges Defiliren nur dann erzielt werden kann, wenn die Anzahl der Schritte 118 per Minute beträgt. Bisher ist es indeß unmöglich gewesen, das Tempo von 118 Schritten auch nur 2 Minuten einzuhalten. Dies führte den unermüdeten Mechaniker auf den Gedanken, seinen tragbaren Metronom zu konstruiren. Derselbe hat die Form einer runden Dose, in welcher sich ein Pulsirwert befindet, und wird von dem Manne, der die große Trommel schlägt, in der Hand gehalten. Durch die fühlbare Pulsirung ist der betreffende Mann im Stande, die richtigen Schläge auf die Trommel zu übertragen. Das Werk wirkt durch 45 Minuten mit präziser Anzahl von 118 Pulsschlägen per Minute. Der kommandirende General unterzog den Apparat einer strengen Prüfung und äußerte sich sehr befriedigt über die Erfindung, welche er dem Kriegsministerium zu empfehlen versprach.“ Gar mancher unserer Leser, der die Kunst des Defilirens noch in früheren Zeiten übte, dürfte sich wundern über die neue Entdeckung, daß der geradlinige Vorbefehlmarsch nur im Tempo von 118 Schritten möglich ist. Mehr noch aber verdient diese Mittheilung die Beachtung älterer Soldaten aus dem Grunde, weil daraus hervorgeht, wie bald mit dem vor wenigen Jahren kultivirten Grundsatz aufgeräumt wurde: nur selbstmäßige Bewegungen auszuführen und jede Pedanterie fern zu halten.

(Veteran.)

— (Zur Frage der Munitionswagen für die Feldartillerie. \*) In der kaiserlich russischen technischen Gesellschaft hielt der Stabskapitän Schyschkoff der Gardeartillerie einen Vortrag über den Typus des Munitionswagens für die Feldartillerie. Obgleich er in demselben nur die russischen Verhältnisse berücksichtigte und zu Schlußfolgerungen gelangte, die mit anderwärtigen Erfahrungen nicht im Einklange stehen, bot dieser Vortrag doch manche interessante Beiträge zu der noch wenig behandelten Frage über die Konstruktion der Munitionswagen, daher wir das Wesentliche aus demselben im Nachfolgenden wiedergeben.

Die Frage der Konstruktion der Fuhrwerke, welche für die Fortbringung der Munition der Feldartillerie dienen, erheischt ein sehr sorgfältiges Studium, da die hervorragenden Eigenschaften der gegenwärtigen Feldgeschütze nicht zur Geltung kommen, sobald denselben nicht Geschosse in genügender Zahl sichergestellt sind. Demzufolge führt die Lösung der Frage der Konstruktion eines

\*) „Russischer Invalide“ Nr. 258 vom 27. November 1879.

selbstmässigen Munitionswagens zur Konstruktion eines solchen Fuhrwerkes, welches dem Geschütze die notwendige Anzahl Geschosse überallhin nachführt, daher eine dem Feldgeschütze gleiche Beweglichkeit besitzen soll. So einfach diese Aufgabe augenscheinlich ist, gelang es gleichwohl keiner Feldartillerie, selbe vollkommen zufriedenstellend zu lösen, weil neben den Haupt-Anforderungen noch eine Menge Nebenbedingungen zu erfüllen sind.

In den ersten Entwicklungs-Stadien war die Aufmerksamkeit der Artilleristen lediglich auf die Vervollkommnung der Mähre gerichtet; Laffeten und Fuhrwerke kamen erst in zweiter Linie.

Bis zum Beginne des 19. Jahrhunderts gab es zweierlei Modelle von Munitionswagen, beide 4rädrige Fuhrwerke. Beim ersten Modell, welches in Frankreich eingeführt war, waren die Vorderäder nicht unterlaufend, während bei dem zweiten, in den übrigen europäischen Staaten eingeführten Modell, die Vorderäder unterlaufend waren.

Die Erfahrungen, welche während mehr als 200 Schlachten seit dem Beginne des verflohenen Jahrhunderts gesammelt wurden, wiesen auf alle dem Systeme anhaftenden Mängel hin und präzisirten auch alle Anforderungen, welche von den Munitionswagen der Zukunft zu erfüllen sein werden.

Es ist einleuchtend, daß unter den, aus der Erfahrung deduzirten Bedingungen sich die Beweglichkeit und Lenkbarkeit in den Vordergrund drängten. Bei den Modellen der Munitionsfuhrwerke jedoch, welche am Ende des 18. und im Beginne des 19. Jahrhunderts zur Einführung gelangten, schloß von den erwähnten zwei Bedingungen eine die andere aus. In der That war bei Fuhrwerken mit hohen Rädern die Lenkbarkeit eine sehr geringe, während bei niederen, unterlaufenden Rädern der Zug sehr erschwert, demnach die Beweglichkeit eine geringe war. Hieraus entwickelte sich die Nothwendigkeit, ein solches Modell zu konstruiren, bei welchem die Beweglichkeit und Lenkbarkeit in vortheilhafterer Weise in Uebereinstimmung gebracht sind.

Durch die Einführung der zur Aufnahme von Munition bestimmten Propfästen wurde die Lösung der Frage bezüglich eines neuen Typus der Munitionswagen wesentlich gefördert.

Der Uebergang von den früheren schwerfälligen 4rädrigen Munitionsfuhrwerken zu jenen 4rädigen Munitionswagen, bei welchen das Vordergestell vom Hintergestelle ebenso unabhängig ist als die Proße von der Laffete, war eine ganz natürliche Folge. (Die englische Artillerie führte zuerst den neuen Typus der Munitionswagen ein.)

Das Modell der Munitionswagen, bestehend aus dem der Proße gleichen Vordergestelle und dem Hintergestelle, erhielt sich in den europäischen Artillerien bis zur gegenwärtigen Zeit. Eine Neuerung erfuhr nur das Konstruktions-Material und die innere Einrichtung, welche den jetzt allgemein eingeführten Langgeschossen angepaßt werden mußte.

In unferer (der russischen) Artillerie wurde zuerst der Munitionswagen vom Kaiser Peter I. eingeführt. Nach der Schlacht bei Narwa (1700), in welcher die Russen ihre gesammte Artillerie verloren, wandte der Kaiser seine volle Aufmerksamkeit diesem Zweige der Ausrüstung zu.

In der großen Reihe der nachfolgenden Verbesserungen ist der für die Regiments-Artillerie bestimmte 2rädrige Munitionskarren zu erwähnen, welcher die Bezeichnung „schnellschießend“ erhielt.

Der 2rädrige Karren wurde für die leichten Geschütze und die Einhörner angemessen und blieb in der russischen Artillerie bis zu der durch den Kaiser Paul I. vorgenommenen Reorganisation, auf Grund welcher im Jahre 1796 in der Feldartillerie 4rädrtige Munitionswagen — nach Art der Orbeauval'schen — eingeführt wurden.

Diese Neuerung hielt sich jedoch nicht lange, denn schon im Jahre 1803 wurde auf hohe Anordnung der Erbs der 4rädrtigen Munitionswagen durch die 2rädrtigen Munitionskarren angeordnet. Der damalige Artillerie-Inspektor, Graf Araktschajef, nahm thätigen Antheil an dem Entwurfe eines neuen Modells, welches — gegenüber dem Munitionswagen des Kaisers Peter I. — wesentliche Verbesserungen aufwies.

Der im Jahre 1845 umgestaltete 2rädrtige Munitionskarren

besteht noch heute und wird so lange noch Verwendung finden, als die vorhandenen Exemplare sich noch im brauchbaren Zustande befinden.

Die russische Artillerie war im Allgemeinen mit den 2rädrtigen Karren zufrieden und wenn schon gegen dieselben Klagen erhoben wurden, so bezogen sie sich hauptsächlich auf die Schwierigkeit der Leitung des dreispännigen Zuges durch den auf dem linken Nebenpferde sitzenden Fahrkanonier. Um den erwähnten Uebelstand zu beseitigen, schlug bereits in den 1730er-Jahren Kapitän Schepelow vor, die Gabeldeichsel mit Jochbügel durch eine einfache Deichsel zu ersetzen und den Fahrkanonier auf den Deckel des Kastens zu setzen. Dieser Vorschlag hielt jedoch die Kritik nicht aus, da die horizontalen Schwankungen der Deichsel zu groß waren und die Leitung der Pferde wegen der beim Fahren entstehenden Stöße un bequem war. Ein anderer Vorschlag, der dem Wunsche entsprach, den dreispännigen Zug zu umgehen, rührt vom Generalleutnant Grulew her, welcher ein 4rädrtiges Fuhrwerk entwarf, das eventuell in zwei 2rädrtige Fuhrwerke verwandelt werden kann. Während des Marsches sollte dieses Fuhrwerk unzerlegt bleiben, während bei Bewegungen im Feuerbereiche die Zerlegung vorzunehmen wäre.

Das Projekt des Generalleutnants Grulew wurde im Jahre 1859 in der Garde-Artillerie versucht und erwies sich aus folgenden Gründen als unpraktisch: 1. Auf unebener Straße folgte das Hinterrad nicht der Spur des Vorderrades; 2. das Hintergestell zeigte das Streben, umzuklappen; 3. im Falle der Zerlegung des Munitionswagens in zwei 2rädrtige Karren wurden die Pferde durch die horizontalen Schwankungen der Deichsel übermäßig beunruhigt. Erwähnte Unzulänglichkeiten sind auch dem gegenwärtig vom Oberstleutnant Kartawzew vorgelegten Projekt eigenthümlich. Kartawzew hat die Schwerpunkte der beiden den Munitionswagen bildenden Proßen gerade über die betreffenden Achsen gelegt, wodurch das Hintergestell (respectiv die hintere Proße) das Streben zum Umklappen hat.

Generalmajor Engelhardt behob diesen Uebelstand, indem er den Schwerpunkt des Hintergestelles vor die Hinterachse verlegte.

Die Umgestaltung der 2rädrtigen Munitionskarren in 2rädrtige Munitionswagen wurde im Jahre 1874 bewirkt. Wie bekannt, wurde die Frage der Umgestaltung durch den damaligen Oberst Engelhardt in genügend zufriedenstellender Weise dadurch gelöst, daß er die bestehenden 2rädrtigen Karren mit den Geschüßproßen in Verbindung brachte.

Die beiden eben genannten Projekte zeigen, daß die Feldartilleristen in der schwierigen Leitung der Pferde und in der Umspannungsart die wunden Punkte der früheren Munitionsfuhrwerke erkannten.

Engelhardt's Vorschlag zur Umgestaltung wurde als provisorische Maßregel acceptirt, weil sie der durch die Erfahrungen des Feldzuges 1870—71 hervorgerufenen Nothwendigkeit einer erhöhten Munitions-Ausrüstung entsprach.

Die Frage betreffs der Munitionswagen für die weittragenden Feldgeschütze wurde von Rußland gleichzeitig mit den übrigen europäischen Staaten gelöst. Nach dem Feldzuge 1870—71 ergab sich die Nothwendigkeit der Einführung.

(Schluß folgt.)

## Wichtige militärische Novität!

Soeben verließ die Presse und ist sowohl direct vom Verleger, als auch durch jede Buchhandlung zu beziehen, überall vorrätzig:

**Winterfeld, die Frage über die Landesbefestigung in der Schweiz.** Preis 60 Cts., bei Einwendung des Betrags in Briefmarken nach auswärts franco für 65 Cts.

Hochachtungsvoll:

**B. F. Haller,**  
Verlagsbuchhandlung, Bern.