

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

**Band:** 46=66 (1900)

**Heft:** 52

**Rubrik:** Ausland

### **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:** 29.03.2025

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

beiden Jahren an den Divisionsmanövertagen kein richtiger Gefechtsabbruch zu Stande. Dies mag zum Teil dadurch veranlasst sein, dass die Schiedsrichter während der Divisionsmanöver noch nicht so in ihre Aufgaben eingelebt sind, wie an den Korpsmanövertagen. Der Hauptgrund dürfte aber darin liegen, dass bei den Divisionsmanövern der Kontakt zwischen der Manöverleitung und dem, unter einem andern Korpskommandanten stehenden Schiedsgericht ein weniger enger ist, wie an den Korpsmanövertagen, wo der Chef des Schiedsgerichts zum Leitenden geworden ist. Vor den Korpsmanövern kann der Leitende den seit Wochen unter seiner Leitung thätigen Schiedsrichtern den beabsichtigten Gang der Manöver darlegen. Vor den Divisionsmanövern ist dies schwieriger, da das Kommando des aufgebottenen Armeekorps und der Kurs für höhere Offiziere räumlich getrennt sind. Vielleicht wird es in Zukunft möglich, durch engeren Kontakt zwischen Manöverleitung und Schiedsgericht auch bei den Divisionsmanövern einen kriegsmässigen Gefechtsabbruch durchzuführen.

Die Kolonne links der Westdivision trat in folgender Marschordnung den Rückzug an: Voraus Inf.-Reg. 22, dann die Artillerie, die Sappeurkompagnie, 2 Bat. von Inf.-Reg. 21 und Schützenbat. 6, zuletzt Bat. 62 als Nachhut. Am Waldrand westlich Ziegelhütte mussten die letzten 3 Bataillone nach 11 Uhr nochmals Front machen, um die nachdrängende Avantgarde des Gegners aufzuhalten; nachher passierten sie auf verschiedenen Wegen den Wald. Weitere Arrièregardegefechte kamen nicht vor; von Bezholz an verlief der Marsch wie ein Friedensmarsch. In Gossau konnte sich Art.-Reg. 6 in die Kolonne einreihen. Um 3 Uhr 15 hatte die Nachhut Mönchaltorf passiert.

Der Ostdivision hatte um 10 Uhr 45, als das Gefecht wieder aufgenommen wurde und die Westdivision ihre Truppen zurücknahm, die Manöverleitung folgenden supp. Befehl vom Kommando der Ostarmee in Elgg übergeben:

„Der Feind weicht vor uns auf der ganzen Linie zurück und wird westwärts verfolgt. Ich erwarte, dass die VII. Division noch heute die Hochfläche von Egg gewinne, um morgen gegen Zürich vorgehen zu können. Sie werden heute Abend um 2 Batterien der Korpsartillerie (sie scheiden aus dem Verbands der VI. Division aus, marschieren als neutrale Kolonne über Belliken nach Uster und stehen dort von 8 Uhr abends an zu Ihrer Verfügung) verstärkt.“

Der Kommandant der Ostdivision setzte Inf.-Brig. XIII, Schützenbat. 7 und Art.-Reg. 7 über Hinwil, Ziegelhütte, Herrliberg, Ottikon, und Inf.-Brig. XIV mit den Batterien 37 und 40 über Oberhof, Herrschmettlen, Grüningen in Marsch. Die Kolonne links trat nicht mehr in Kontakt mit dem Gegner. Zur Mittagszeit debouchierte Inf.-Reg. 26

(das vordere der Brig. XIII) aus Hinwil und entwickelte sich, gefolgt von Inf.-Reg. 25, gegen die gegnerische Arrièregarde bei Ziegelhütte; letztere wurde von Art.-Reg. 7 aus der Stellung zwischen Hinwil und Holzweid beschossen. Regiment 26 passierte im Verfolgungsgefecht das Wald- und Sumpfgelände bis zur Bahnlinie Rütli-Uster bei Herrliberg; dort wurde um 1 Uhr 45 in Marschformation übergegangen.

Kav.-Reg. 6 war vom Kommandanten der Westdivision für den Rückzug der Kolonne rechts zugeteilt worden und Oberstbrig. XI verwendete das Regiment zum Schutz seiner südlichen Flanke. Es ging über Dürnten, Herrschmettlen, Unterottikon zurück, deckte in Unterottikon den Rückzug der Brig. XI gegen das bei Grüningen gemeldete gegnerische Kavallerieregiment und marschierte nachher über Reifacker, Jungholz, Brand auf Egg, gesichert durch über Bächelsrüti, Esslingen entsandte Patrouillen.

Am 14. September ist nicht alles so verlaufen, wie es von der Leitung und den Parteiführern geplant war; für die Parteiführer und Truppen war der Tag ein ausserordentlich lehrreicher und es ist zu erwarten, dass auch die Schwierigkeiten, die sich der Leitung bei der Anbahnung eines kriegsmässigen Gefechtsabbruches in den Weg stellen, von Jahr zu Jahr leichter überwunden werden.

(Fortsetzung folgt.)

## Eidgenossenschaft.

— **Wahlen.** Militärdepartement: Waffenchef des Genie: Oberst im Generalstab Robert Weber, von Zürich, zur Zeit Stabsoffizier des Militärdepartements, in Bern; Oberinstruktor des Genie: Oberst des Genie Paul Pfund, von Rolle, bisher Instruktor erster Klasse des Genie, in Bern.

— **Topographisches Bureau.** Dasselbe wird vom 1. Januar 1901 an bis auf weiteres und provisorisch dem Chef des Militärdepartements direkt unterstellt. Zum Chef des topographischen Bureaus wird Herr Major Leonz Anton Held von Zizers (Graubünden) ernannt.

— † **Kommandant Casimir Bussard**, Waffenkontrollleur der II. Armeedivision, ist am Weihnachtsabend in Freiburg gestorben. Er stand seit 1867 im Dienste der eidgenöss. Militärverwaltung, welche an seinem Sarg einen Kranz mit weiss-roter Schleife und Widmung hat niederlegen lassen.

Der Verstorbene war ein gewissenhafter, pflichtgetreuer Beamter der alten Schule.

## A u s l a n d.

**Verunglückter deutscher Pferdetransport.** Über einen verunglückten deutschen Pferdetransport berichtet die „Australische Zeitung aus Sydney“: Der Dampfer „Ness“, welcher am 31. September mit 560 Pferden für die deutschen Truppen von hier nach China abging, ist zurückgekehrt. Auf der Ausreise ging alles gut, bis das Schiff die Torresstrasse erreichte. Die dort herrschende Hitze war den Pferden höchst verderblich. Dutzende der Tiere bekamen den Koller und verendeten. Viele

wurden wild und rannten hin und her, wobei sie Beschädigungen erlitten, die ihre Tötung nötig machten. In vier Tagen gingen im ganzen 299 Tiere zu Grunde und in einem Tage wurden 53 über Bord geworfen. Von der Besatzung wurden viele Leute durch die Tiere verletzt.

**Napoleons des Ersten letzte Augenblicke.** In dem kürzlich in London erschienenen Buche Lord Rosebery's „Napoleon, the last phase“ findet sich folgende ergreifende Schilderung der letzten Stunden des Kaisers nach den genauesten englischen Urkunden: „Es ist seltsam, dass trotz der ängstlichen Überwachung, die den Kaiser umgab, sein Ende unerwartet gekommen ist. Sein Tod trat plötzlich ein . . . Weder der Gouverneur noch die englische Regierung ahnten, dass das Ende so nahe war. In den letzten Tagen seines Lebens war er beständig im Delirium. Am Morgen des 5. Mai stiess er einige unzusammenhängende Worte aus, unter denen Montholon, „France . . . Armée . . . tête . . . d'armée . . .“ verstehen zu können glaubte. Während er diese Worte aussprach, stürzte er sich aus seinem Bett auf den Fussboden, Montholon, der sich bemühte, ihn zurückzuhalten, bei Seite schiebend. Das war die letzte Anstrengung dieser furchtbaren Energie. Nur mit Mühe brachten ihn Montholon und Archambault wieder in das Bett zurück, und er lag ruhig bis gegen 6 Uhr abends, zu welcher Zeit er den letzten Seufzer aushauchte. Draussen tobte ein wütender Orkan; die schwachen Schilderhäuser der Soldaten wurden wie bei einem Erdbeben geschüttelt; die Bäume, die der Kaiser gepflanzt hatte, wurden ausgerissen, und die Weide, unter der er sich gewöhnlich ausgeruht hatte, wurde beschädigt. Im Zimmer bedeckte der treue Marchand die Leiche mit der Uniform, die der junge Eroberer bei Marengo getragen hatte.“

**Südafrikanischer Krieg.** Ein soeben aus Südafrika zurückgekehrter englischer Arzt, Dr. Pennington, hielt in einer Londoner ärztlichen Gesellschaft einen Vortrag über die Erfahrungen im südafrikanischen Kriege. Er erklärte dabei, dass neun Zehntel aller englischen Ärzte ganz unerfahrene Leute gewesen seien und bis zu ihrer Abreise nach dem Kriegsschauplatz Chirurgie höchstens in einem theoretischen Lehrkursus gelernt hätten. Nach seiner Überzeugung seien an den Verwundeten 10,000 bis 12,000 unnötige Amputationen von Armen und Beinen vorgenommen worden; die Mehrzahl der heimgekehrten Krüppel könne als Opfer der ärztlichen Unfähigkeit des britischen Sanitätsdienstes angesehen werden.

## Verschiedenes.

— **Generalmajor Graf Zeppelin über sein Luftschiff.** In Konstanz hielt kürzlich Graf Zeppelin vor einem zahlreichen Auditorium auf Veranlassung des Komites der „Wessenberg-Vorlesungen“ über seine bisherigen Versuche und die Aussichten seines Unternehmens im Insel-Hotel einen Vortrag. Graf Zeppelin besprach zunächst seine ersten beiden Aufstiege auf dem Bodensee. Bei diesen Fahrten, so führte er aus, kam es vor, dass das Luftschiff, unregelmässig fahrend, beim Abstieg plötzlich auf das Wasser aufschlug. Dieser „Unglücksfall“ blieb nach einigen Verbesserungen am Luftschiff beim dritten Aufstieg am 21. Oktober aus und wird sich auch, wie Graf Zeppelin versichert, in Zukunft nicht wiederholen. Praktischen Wert jedoch hatte dieses Vorkommnis, denn durch den Aufprall auf das Wasser wurde die Festigkeit des Ballons nachgewiesen. Soll ein Flugschiff rationell sein, so muss es vor allen Dingen in der Luft frei hantieren, d. h. es muss sich in eine bestimmte Höhe mit seinem Gleichgewicht erheben können. Hierzu kommt, dass ein Flugschiff der Zukunft ausser der Besatzung

Betriebsmaterial und sonstiges notwendiges Inventar für langdauernde Fahrten aufnehmen muss. Diesen Forderungen entspricht, den Ausführungen des Vortragenden zufolge, sein Luftschiff. Bei seinem Aufstieg am 19. Oktober war es nämlich zu einer zehnstündigen Fahrt eingerichtet und hatte ausser der Ausrüstung noch ein beträchtliches Gewicht zu schleppen. Zu längeren Reisen muss das Schwebevermögen ausdauernd sein; auch schliessen Dauerfahrten das Auswerfen von Ballast und das Auslassen von Gas aus. Graf Zeppelin's Luftschiff wird deshalb nur, wenn man in die Tiefe oder in die Höhe fahren will, mit Hilfe des Laufgewichts in schräger Fahrt geleitet. Zu beachten ist, dass sich in der Höhe das Gas entsprechend ausdehnt; damit es nun nicht verloren geht, findet es zur Ausdehnung neuen Raum in den für diesen Zweck am Luftschiff angebrachten Zelten. Für die Luftschiffahrt ist besonders der Umstand unangenehm, dass in den höheren Luftschichten die Strahlen der Sonne eine viel grössere Erwärmung des Gases — im allgemeinen nimmt die Wärme um 4 Grad bei 1000 Meter Höhe zu — hervorrufen. Dies bleibe jedoch auf sein Luftschiff ohne nächtliche Wirkung, da in Folge einer Umhüllung des Ballons das Gas von den Sonnenstrahlen nicht getroffen werden kann. Die wichtigste Frage bei seinem lenkbaren Luftschiff sei die Schnelligkeit. Hier heisse es viel Schwierigkeiten zu überwinden. Der von der preussischen Luftschifferabteilung zu den ersten Aufstiegen kommandierte Hauptmann v. Sigsfeld hat die Geschwindigkeit des Zeppelin'schen Luftschiffes bei gerader Fahrt auf 7,5 Meter in der Sekunde berechnet. Nun sind aber gleichzeitig die verschiedensten Fahrtrichtungen aufgezeichnet worden und die haben ergeben, dass niemals in ganz gerader Richtung gefahren wurde. Die wirkliche Geschwindigkeit seines Luftschiffes betrage sonach 8,5 Meter in der Sekunde, das ist 1½ mal schneller als die der Bodenseedampfschiffe. Bisher hat Graf Zeppelin für sein Luftschiff einen Deimler-Motor von 32 Pferdekraften verwendet, der nun durch einen solchen von 70 Pferdekraften ersetzt worden ist; dadurch werde die Schnelligkeit des Schiffes noch wesentlich erhöht. Die Lenkbarkeit des Luftschiffes war beim dritten Aufstieg vollkommen. Das Schiff fuhr nach der Steuerung nach jeder beliebigen Richtung. Redner beklagt, dass sein Ziel vielfach verkannt werde. Es würden ihm Absichten unterstellt, die er nie gehabt habe. Er beabsichtige, ein Fahrzeug zu erstellen, das im Stande ist dorthin zu gehen, wobin mit keinem andern Transportmittel, oder wenigstens nicht ebenso schnell und sicher, zu gelangen ist und wohin zu kommen doch von hohem Werte ist. So z. B. nach noch unbefahrenen Küsten oder Binnenländern zu ihrer Erforschung oder für Postverbindung, nach Meeren, wo Schiffe aufzusuchen sind, in geradester Linie über Land und Wasser hinweg; ferner von einer Flottenstation oder einer Armee zur andern zum Zwecke der Verbringung von Personen, Befehlen etc., weiterhin zur Beobachtung feindlicher Geschwader, zur Erkundigung strategischer Vorgänge, wie Ansammlung und Bewegung von Armeen etc. Ein Zweifel darüber könne nicht bestehen, dass, wenn man jetzt sein geschaffenes Fahrzeug nicht weiter fördere, in absehbarer Zeit in Deutschland Keiner mehr die Mittel finden dürfte, ein derartiges Fahrzeug zu bauen. Ohne grosse Geldmittel könne ein solches Problem nicht gelöst werden, wie das ja auch nicht der Fall gewesen sei mit der Eisenbahn. Seine Erfindung beurteilt Graf Zeppelin zum Schluss kurz folgendermassen: „Mein lenkbares Luftschiff schwebt lange, es ist fest genug, um kleinere Unglücksfälle zu überstehen, hat ausreichende Schnelligkeit, die noch erhöht werden kann, und ist endlich steuerbar.“