

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

Band: 57=77 (1911)

Heft: 49

Artikel: Ueber die österreichische Prüfungsfahrt für Motorlastzüge im November
1911

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-29312>

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: 29.11.2024

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

Die anhaltend ungünstige Witterung hat die Luftschiffübungen sehr beeinflußt, so daß man in den beteiligten Kreisen hofft, daß sie in späteren Jahren in eine andere Jahreszeit verlegt werden. Allein eine Erprobung und Bewährung in stürmischen, regnerischen Novemberwochen ist offenbar kriegsgemäßer, wie eine solche an sonnigen, stillen Sommertagen. Ein anderer Umstand, der sehr hemmend auf die Übungen einwirkte, war die starre Luftschiffhalle, an deren Stelle mit der Zeit eine drehbare Halle treten soll, um aus- und einfahrende Luftschiffe vor Beschädigung zu bewahren. Jedenfalls standen die durch die mangelhafte Kölner Halle, sowie durch die hier zur Verwendung kommenden Luftschiffe herabgeminderten Erfolge in keinem Verhältnis zu den Erwartungen, die man an den Verlauf der Luftschiffübungen geknüpft hatte. Die regnerischen, stürmischen Tage der letzten Wochen taten ihr übriges, störend auf den Verlauf derselben einzuwirken.

Das Ergebnis der Verwendung der Aéroplane und eines Luftschiffes, sowie des Bombenwurfes aus den ersteren im jetzigen Tripolis-kriege läßt sich bis jetzt dahin resümieren, daß beide, namentlich die ersteren, gute Aufklärungsergebnisse ergaben, daß jedoch starker, meist staubiger Wind, der „Ghibib“ genannte Vorläufer des „Samum“, sowie starker Seewind, Sturm und Regen, die Verwendung beider ausschlossen, daß ferner drei italienische Aéroplane, türkischerseits herabgeschossen wurden, darunter einer durch Geschützfeuer, und daß bei Benghasi der Aéroplan Capitän Panizzardis durch den Staub völlig unaktionsfähig, und zur Notlandung gezwungen und schwer beschädigt wurde.

Es erscheint von Interesse, im Anschluß hieran der neuesten Phase der Entwicklung des deutschen Marineflugwesens einen Blick zu widmen. Dieselbe wird gegenwärtig durch das Reichsmarineamt unter Mitwirkung der kaiserlichen Werft in Danzig eifrig gefördert. In Danzig ist eine Flugkommission aus militärischen und technischen Mitgliedern gebildet, der die Ausbildung der Flieger obliegt. An der Spitze der Kommission steht ein Kapitänleutnant, außerdem gehören ihr ein Marine-Schiffsbaumeister und ein Marine-Oberingenieur an. Die Kommission soll allmählich durch Hinzufügung militärischer Mitglieder erweitert werden. Mehrere Offiziere wurden bereits mit gutem Erfolg ausgebildet. Auch Arbeiter der kaiserlichen Werften werden im Flugzeugbau ausgebildet, eine größere Zahl ist bereits in Flugwerken tätig. Die Ausbildung der Flieger besteht in Flugübungen über Land und See. Ein großes Flugfeld steht für die Ausbildung bei Putzig zur Verfügung. Auch ein Flugzeugschuppen befindet sich dort im Bau. Das nächste Ziel der Kommission ist die Ausbildung von Personal. Zu diesem Zweck werden eigene Flugzeuge in Dienst gehalten. Für die besonderen Zwecke des Marine-Flugwesens ist es erforderlich, ein Flugzeug zu schaffen, das auf dem Wasser niedergehen, und mit eigenen Mitteln sich wieder erheben kann, es müssen also Zwischenlandungen auf See stattfinden können. Der

Privatindustriest ist damit eine neue Entwicklungsmöglichkeit gegeben, ein weites Feld von Aufgaben. Es bietet sich für sie Gelegenheit, mit neuen Erzeugnissen an die Marine heranzutreten. Die Aufgaben sind allerdings nicht leicht; denn Wind und Seegang werden stets schlimme Beigaben des Wasserfluges bleiben. Für die beste Förderung des Marine-Flugwesens hält man die Veranstaltung von Uebersee-flügen, deren Zustandekommen besonders im Interesse der Sache liegen würde.

Das deutsche Kriegsministerium widmet dem Militärflugwesen neuerdings gesteigerte Beachtung, und veranlaßt nunmehr militärische Erhebungen über das Flugzeugpersonal. Die Bezirkskommandos wurden beauftragt, durch Umfragen bei Offizieren und Mannschaften des Beurlaubtenstandes diejenigen Personen festzustellen, die in der Führung eines Flugzeugapparates ausgebildet sind, sich mit dem Flugwesen befaßt haben oder als Monteure bei Flugapparaten beschäftigt oder gewesen sind. Es handelt sich dabei um Bestrebungen, in Luftschiffkreisen, und zwar nach der Art des Freiwilligen Automobilkorps, nach und nach ein Freiwilliges Fliegerkorps zu schaffen, das sich der Heeresverwaltung für den Fall der Mobilmachung und für größere Truppenübungen zur Verfügung stellt. In Frankreich waren bei den letzten Manövern schon in größerer Zahl freiwillige Flieger beteiligt. Zur Beurteilung der Frage, ob für ein freiwilliges Fliegerkorps Persönlichkeiten in ausreichender Zahl vorhanden wären, sind die angestellten Ermittlungen der Bezirkskommandos bestimmt. Die deutsche Heeresverwaltung ist ebenso wie die Marineverwaltung damit beschäftigt, den Bau militärischer Flugzeuge nach Möglichkeit zu vervollkommen. Es kann daher der Verkehrsabteilung und den kaiserlichen Werften nur erwünscht sein, für ihre Werkstätten gutes und zuverlässiges Personal aus den Mannschaften des Beurlaubtenstandes zu gewinnen. Daß der Reichsetat für das Jahr 1912 für das Flugwesen sowohl im Heer, wie auch in der Marine, größere Mittel zur Verfügung stellen wird, gilt als sicher. Denn es unterliegt keinem Zweifel, daß das deutsche Militärflugwesen an Leistungen dem französischen zwar vielleicht ebenbürtig, in bezug auf die vorhandenen Flugzeuge jedoch noch erheblich unterlegen ist. Daß hierin im Laufe des nächsten Jahres ein vollständiger Wandel eintritt, gilt in militärischen Kreisen als sicher. Man nimmt an, daß das deutsche Militärflugwesen sich schon bei dem nächstjährigen Kaisermanöver auf einer hohen Stufe der Entwicklung zeigen wird. ß.

Ueber die österreichische Prüfungsfahrt für Motorlastzüge im November 1911.

Das österreichische Kriegsministerium hat eine Subvention für diejenigen Kraftlastwagentypen ausgeschrieben, welche im November 1911 eine nahezu vierwöchentliche, unter militärischer Leitung stehende Prüfungsfahrt durch eine Strecke von rund 2000 km mit Erfolg absolvierten. Es ist uns leider nicht möglich geworden, alle Subventions-

bedingungen in Erfahrung zu bringen, jedoch dürfen nachstehende Daten das Wesentliche ausmachen. *Anforderungen an den Typ:* 35 HP.; Spurweite (Außenrand der Radfelge) 136 cm; Breite des Ladekastens 1 m 80 cm; Tourenzahl des Motors 800; Belastung (Nutzlast) des Maschinenwagens 3000 kg, des Anhängewagens 2000 kg.

Die Fahrt ging ab Wien nach Ungarn, Schlesien, Mähren, Böhmen, Oberösterreich, Steiermark und zurück durch Niederösterreich nach Wien; bergauf, bergab, über gute und schlechte Straßen, beschottete Wege, steile Gebirgsstraßen, mit sehr kritischen Kurven und nachgiebigem Waldboden, über ungarische, fast unwegsame Straßen, zahlreiche Holzbrücken, sogar — mangels Brücke — einmal durch ein Flußbett! Die schwierigste Strecke führte von Judenburg über die 1600 m über Meer liegende Stubalp mit länger andauernder 18% Steigung und zwei gefürchteten Kurven Graz zu.

An der Konkurrenz nahmen zwölf voll beladene Lastzüge (je ein Maschinenwagen mit Anhängewagen) teil, so Lastwagentypen der Firma Tüsing (Braunschweig und Wien), Gräf & Stift (Wien), Praga (Prag), Fiat (Florisdorf), Berna (Olten), Puch (Graz); mit Schlachtenbummlern war besetzt die „Maus“; als rettender Engel in der Not funktionierte hervorragend der Werkstattewagen von Gräf & Stift; ferner machten zwei Personenautomobile die Fahrt mit.

Der „Allgemeinen (Österreichischen) Automobilzeitung“ vom 12. November 1911 entnehmen wir zusammengefaßt die folgende Beurteilung der Fahrt:

Die große, alle bisherigen Versuche in den Anforderungen übersteigende Prüfungsfahrt hat die Erwartungen auf die verwendeten Typen vollkommen bestätigt.

Diese sind für militärische Zwecke, wie für das wirtschaftliche Leben vollkommen verwendungsfähig. Militärischerseits bedarf man eines Typus, der womöglich auf allen schlechten Kommunikationen verwendet werden kann und die leichten Brücken (auch solche von Holz) der Bezirksstraßen ohne Einsturzgefahr für diese passiert; bei der Industrie hingegen geht die Anforderung an den Typus auf Rendite, d. h. auf möglichst hohe Nutzlast; die Belastung der eingebürgerten „10 Tonnen“ ist nur für Reichsstraßen mit deren starkem Unterbau und soliden Brückenobjekten verwendbar. Als Subventionstypus war hier der Lastzug richtig zu fünf Tonnen ausgewählt worden, der nach den Fahrtresultaten selbst auf steilen, schlechten Straßen des Gebirgs sich erprobte und auch für den Industriellen noch rentabel ist. Ein Kompromiß! Die Fahrt, die auf nahezu allen Etappen einen Durchschnitt von 18—19 km pro Stunde aufwies, ließ erkennen, daß namentlich bergab die locker werdenden, auseinandergehenden Eisenräder der oft seitlich geschleuderten Anhängewagen besser auch mit Gummireifen versehen werden, deren hervorragende Provenienz „Continental“ und „Reithoffer“ selbst über arg beschottete Straßen keine nennenswerte Abnutzung erfuhr. Daß der Werkstattewagen mit

dabei sein mußte, ist ohne weiteres einleuchtend, da sich immer Situationen ergeben, bei denen er von Nutzen ist; hier prüfte und setzte er z. B. einmal mit absolutem Erfolg ein ganzes Zahnrad auf offener Straße ein; mit demselben sind sozusagen alle Defekte zu heilen, es müßte denn gerade ein Zylinder brechen! Die Besatzung des Werkstattewagens hatte es insofern streng, als sie immer die Ersten und Letzten auf dem Platze sein mußten.

An der Wagenkonstruktion haben sich durchwegs besonders bewährt die hohen Räder, das sperrbare Differential und die Seilwinde. Der vorsichtigen Fahrt ist es zu verdanken, daß Materialschaden nur in zwei dem Zufall zu belastenden Fällen entstand: in diesem Zusammenhange sei auch erwähnt, daß der bessere intelligentere und erfahrenere Chauffeur des einen Wagens trotz gleicher Motoren bzw. Last, gleichem Fabrikat aus seinem Wagen mehr herauszuholen wußte, als sein Partner mit dem andern Wagen. Die „Gleitschutzmittel“ (Ketten um die Räder) boten insofern Schwierigkeiten, als sie gerne die Erdoberfläche aufrissen und sich eingruben, so daß mehrfache strenge und vorsichtige Windearbeit und die Abkoppelung des Anhängewagens vom Hauptwagen in der Weise nötig ward, daß Letzterer voraus entsumpft und der Anhängewagen an ihn an langen Seilen festgemacht und nachgezogen werden mußte. Dabei steht dann die Qualität und Kraft des Motors des Hauptwagens im Vordergrund. Eine möglichst rasche militärische Passierung von Steigungshindernissen ist auch dadurch erzielt worden, daß der Anhängewagen am Fuße der Steigung abgehängt und dort zurückgelassen wird, während der Haupt-(Maschinen)-Wagen seine Last zu Berg befördert, leer zurückkehrt und die Last des Anhängewagens auf sich umladen läßt, um die Adhäsion der Treibräder zu erhöhen und dann den leeren Anhängewagen mit hinaufzuziehen. Das Kurzfahren zwischen Häusern alter Städte, z. B. Schemnitz in Ungarn oder bei Steyr, bewies die Geschmeidigkeit der Lastzüge, die bereits oben angedeutete starke Abnutzung der eisenbereiften Räder einiger Anhängewagen drohte bereits am dritten Tage die Weiterfahrt in Frage zu stellen. Da die Mitfahrt der Anhängewagen Subventionsbedingung war, die Beschaffung anderer Räder an eine Lieferfrist von drei Wochen geknüpft ward und die Zusammenpressung der Reifen mit hydraulischer Kraft einen Fahrtunterbruch von ein bis zwei Tagen nötig gemacht hätte; die entscheidende Idee gab der militärische Übungsleiter dadurch, daß er zwischen die Speichen und die Felgen einige 100 Hartholzkeile eintreiben ließ, die dann durch seitlich darübergelegte und verschraubte Hartholzteile den lockeren Rädern wieder den sicheren Halt gaben. Diese während einem Ruhetag und zwei Nächten durchgeführte Verbesserung der Beiwagenräder bewährte sich für die ganze große Fahrt.

Das deutsche Kriegsministerium läßt ab 10. November bis 6. Dezember 1911 eine Subventionsfahrt für Motorlastzüge von 2000 km Weg (ab Braunschweig über Nordhausen, Paderborn, Koblenz, Mainz, Fulda, Meiningen, Grew, Freiberg, Bautzen,

Glogau, Frankfurt a. d. Oder nach Berlin) absolvieren. Maximalnutzlast 4000 kg, maximale Spurweite (Mitte der Hinterräder) 155 cm; Breite des Ladekastens 2 m, Motorleistung 35 HP. Normale Tourenzahl 850.

Die militärischen Interessen der Schweiz rufen angesichts der Bestrebungen der umliegenden Großstaaten, der erzielten technischen Resultate der Automobilfabriken, des ohnehin großen Mangels im Pferdebestand der Schweiz, der unbestreitbaren Vorzüge des militärischen Automobilbetriebes für die Heranschaffung der verschiedensten Kriegsbedarfsmittel bei der steten Vermehrung des zivilen Lastautomobilbedarfs immer mehr einer Prüfung der Frage, ob nicht durch Gewährung einer Subvention an verwendbare Motorlast-Typen diese in irgend einer Form der Militärverwaltung verpflichtet werden können.

E.

Die chinesische Armee.

Das im Jahre 1908 von der Türkei gegebene Beispiel macht Schule. Damals hat eine Armee, deren Offiziere moderne, freiheitliche Ideen im Auslande in sich aufgenommen hatten, einer als morsch erkannten Herrschaft ein jähes Ende bereitet. Ein Jahr später wurde in Persien ein Thron gestürzt; dort war es nicht eine der türkischen etwa ähnliche Armee, die den Umsturz herbeiführte, immerhin aber waren es die *Bachthiaren*, die Kerntruppen der eingeborenen Wehrmacht, die sich gegen Mohammed Ali erhoben. Im Jahre 1910 haben dann Kriegsmarine und, anfangs zögernd, das Landheer die Fahne der Republik in Portugal aufgepflanzt und ihren Kriegsherrn, König Manuel, aus dem Lande vertrieben. Und nun wiederholt sich in China und dieses Mal mit größter Ähnlichkeit das Beispiel des jungtürkischen Heeres. Die chinesische Armee, die seit wenigen Jahren in einer tief einschneidenden Reorganisation begriffen ist, kämpft gegen die herrschende Dynastie und ihren nationalen Anhang. Sie hat wohl nicht selbst das Zeichen zur Empörung gegeben, fällt aber nach und nach in die Armee der Revolutionäre. Man wird darin einen taktischen Schachzug erblicken dürfen, dazu bestimmt, die Regierung zu täuschen. Das Bild, das augenblicklich China bietet, ist für den Europäer schwer verständlich. Die „chinesische Mauer“, die faktisch und ideell existiert, hat lange genug europäische Neugierde vom Reiche der Mitte ferngehalten. Nun ist es aber Zeit, in die chinesische Mauer eine Bresche zu schlagen, denn morgen schon kann die chinesische Frage eine internationale Angelegenheit geworden sein. Speziell den Militär muß es interessieren, nach der Erklärung für die Erhebung zu forschen, denn es ist die *jungchinesische Armee*, mit der die republikanische Bewegung im Osten des asiatischen Festlandes steht und fällt.

Im nachstehenden soll denn die chinesische Armee eingehender gewürdigt werden. Die Würdigung stützt sich auf die Berichte in Veltz's Armee - Almanach, in den Loebel'schen

Jahresberichten und in ausländischen Blättern, namentlich in den „Times“ und der „Frankfurter Zeitung“. Als um das Jahr 1650 die kriegerischen Mandschus in China einbrachen, wurde ihnen eine leichte Beute zuteil. Aber trotz ihrer Tapferkeit, wäre ihnen die Eroberung nicht allzuleicht geworden, wenn man die stolzen Mandschutruppen nicht durch Mongolen und nordchinesische Renegaten verstärkt hätte. Diese drei Elemente hielten das ausgedehnte Reich durch 2½ Jahrhunderte. Die Mandschus selbst wurden aber von einer beispiellosen Trägheit befallen. Sie ließen die Truppen dort stehen und Militärkolonien gründen, wo sie zuletzt feindlichen Widerstand gebrochen hatten. So entstanden die acht „Banner“, die für den Kampf gegen das Ausland bestimmten Krieger, deren Nachkommen — mit Privilegien aller Art bedacht — militärpflichtig waren und die weiter in dem Drill ausgebildet wurden, der ihren Ahnen zum Siege verholfen hatte. Daneben wurden aus den Eingeborenen — den Chinesen — Lokaltrauppen, die „Truppen der grünen Fahne“, formiert; sie kamen nie als Militär in Betracht, denn man sorgte mit heißem Bemühen dafür, daß sie schlechter organisiert, bewaffnet, ausgerüstet und ausgebildet waren als die Bannertruppen. Die Truppen der grünen Fahne waren eigentlich immer Polizeibteilungen.

Aus dem Traume, daß vorsündflutliche Truppen dem Angriff moderner Heere standhalten könnten, wurden die Mandschus durch die Zusammenstöße mit Engländern und Franzosen am Ausgang des 19. Jahrhunderts, durch den Krieg mit den Japanern und durch die Intervention fremder Mächte infolge der Boxerunruhen aufgerüttelt. Sofort nach der schweren Niederlage, die die „Zwerge“ den Chinesen bereitet hatten, erwog man Reformen. Es blieb aber beim Erwägen. Als aber China im Jahre 1900 die Schmach erleben mußte, daß der Kaiserhof vor den fremden Kontingenten floh, forderte die Volkstimmung die endliche Durchführung von Reformen. Die wenigen Reformtruppen, die zu dieser Zeit bereits bestanden — 28,000 Mann — waren vor den fremden Truppen wegen Nichtbezahlung des Soldes einfach davongelaufen. Nur die Division *Yuanschikais* in Schantung, die wirklich modern ausgebildet und gut diszipliniert war, hatte dem Ansturm standgehalten. Schweren Herzens beugte sich die Kaiserinwitwe vor dem Willen des Volkes, das durchwegs Truppen wie die Yuanschikais begehrte. Die Kaiserinwitwe sah voraus, was nun tatsächlich gekommen ist: Schuf man an Stelle des Mandschuheeres ein *chinesisches Heer*, in dem die Mandschu nur noch eine unbedeutende Stelle einnahmen, dann mußte es bald mit der Herrschaft der Mandschus, einer *Fremdherrschaft*, aus sein. Wollte man aber nicht einer sofortigen Revolution zum Opfer fallen, so mußte eben reformiert werden.

Das alte Kriegsministerium war zur Einleitung und Durchführung solcher Reformen nicht geeignet; dieser armseligen „Zentral“stelle unterstanden überhaupt nur zwei Divisionen. Es wurde daher der hauptsächlich von Yuanschikai beratene „Armeerat für Reformen“, Lien Ping Chu, geschaffen, dem die