

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

Band: 50=70 (1904)

Heft: 27

Artikel: Über Seetransporte und Landungen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-98022>

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: 13.03.2025

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

Mögen auch die Darlegungen beider Einsendungen unanfechtbar richtig sein, so bedauern wir doch, sie nicht aufnehmen zu können, und da dies nicht das erste Mal ist, wo wir unsere Freunde überraschen müssen durch die Weigerung Vorkommnisse zu kritisieren, die die Kritik herausfordern, so soll die Gelegenheit ergriffen werden, unseren Standpunkt darzulegen.

Den erwähnten Kritiken über das Briefftaubengesetz liegt die Denkweise zu Grunde, dass unsere Behörden sich nicht mit kleinen, unwesentlichen Dingen abgeben sollen, während die grossen ihre ganze Kraft erfordern und schon lange darauf harren, in Behandlung genommen zu werden. — Ganz gleiche Denkweise haben auch wir uns als Richtschnur gegeben für unser Wirken im Dienst unseres Wehrwesens. Ein altes deutsches Wort lautet: Wer will alle Löcher stopfen, lass sich mit der Pritsche klopfen! Wer es als geboten erachtet, Misstände zu bekämpfen, die in falschen Anschauungen und Gewohnheiten ihren Grund haben, muss bei jedem Vorkommnis, das ihn zur Kritik reizt, die Frage gewissenhaft prüfen und in dubio verneinen, ob in diesem Falle Kritik und Bekämpfung wirklich notwendig sind. Er darf keinen Augenblick vergessen, wie für ihn die Gefahr immer nahe liegt, dass das kritische Wirken zur Manier wird, dass er sich angewöhnt, überall die Anzeichen des entscheidenden falschen Denkens zu wittern und überall glaubt, bessern zu sollen. Es ist eine ganz gewöhnliche Erscheinung, dass Reformbestrebungen, die gross unternommen werden, klein enden, dass man zuerst die Sympathie aller Gutgesinnten sich im Fluge erwirbt und nachher nur noch der Skandalsucht und Schadenfreude derjenigen dient, denen die Reform der Anschauungen und Zustände innerlich gleichgültig ist. Auch das beste, ehrlichste, für das öffentliche Wohlergehen notwendige Streben wird so enden, wenn man die Wahrheit des Satzes vergisst: Wer will alle Löcher stopfen, lass sich mit der Pritsche klopfen.

Mag auch ganz richtig sein, dass bei unseren Verhältnissen demjenigen, der im Krieg Nachrichten aus unserem Lande braucht, noch gar viele andere, einfachere Mittel als Briefftauben, zur Verfügung ständen, um rasch und sicher alles zu erfahren, was er wissen will, dass daher das beratene Gesetz keine unbedingte Notwendigkeit wäre, so sehen wir doch keinen Schaden darin, wenn man glaubt, gleich den Grosstaaten mit ihren ganz andern Verhältnissen, ein Gesetz zum Schutz gegen verräterische Briefftauben erlassen zu sollen.

Nur dann dürften wir nach unserer Denkweise uns damit abgeben, wenn wir in ihm ein

Glied aus der Kette jener falschen Anschauungen erblicken müssten, die der sonst möglichen und sichern Entwicklung unseres Wehrwesens zu vollem Kriegsgenügen hindernd im Wege stehen. Dazu aber liegt hier keine Notwendigkeit vor, höchstens nur können wir in diesem Gesetz eine Ansicht über die allgemeine Bedeutung der Briefftauben für das militärische Nachrichtenwesen erblicken, die wir persönlich nicht teilen können. Aber wenn wir auch unsere Ansicht hierüber als die richtige erachten, so liegt darin doch nicht die Berechtigung, Gegenteiliges als falsch zu erklären, denn das gehört einstweilen noch zu den Dingen des Glaubens, nicht des Wissens. — Nur wenn durch die Pflege solcher Dinge des Glaubens die Pflege jener andern Mittel verkümmert würde, über deren Nutzen und Bedeutung beim Sachkundigen gar kein Zweifel sein kann, nur dann dürfte man sich dagegen wenden.

Über Seetransporte und Landungen.

In diesen Tagen erscheint in jeder Nummer unserer politischen Zeitungen je und je der ständige Satz: Die Japaner haben da und da eine Landung vorgenommen, oder: Sie haben dort und dort Truppen ausgeschifft. Ferner lesen wir von den Bewegungen der Transportdampfer, dem Übersetzen ganzer Armeen von Japan nach Korea. Wir hören von diesen Dingen und können uns kaum eine Vorstellung davon machen, ja wir haben eigentlich keine Idee, wie es bei solchen Transporten, wie es bei den Landungen zu- und hergeht. Der Admiralstab der deutschen Marine hat s. Z. ein Werk herausgegeben, betitelt „Die kaiserliche Marine während der Wirren in China 1900—1901“, in welchem überaus interessante Angaben über diese Materie verzeichnet sind und Hauptmann a. D. Walter Erdmann von Kalinowski hat soeben das 2. Heft eines Lieferungswerkes „Der Krieg zwischen Russland und Japan“ (Berlin, Liebels Militärverlag) erscheinen lassen, in welchem ein besonderes Kapitel diesem Thema gewidmet ist. Wir folgen hier den Angaben der verdienstvollen Arbeit, deren Lektüre jedem Zeitungsleser aufs wärmste empfohlen sei, und begeben uns mit dem Verfasser zunächst in einen „Verladungshafen“.

Das Beladen der Schiffe geschieht nach folgenden Grundsätzen, die namentlich bei längern Seefahrten nicht ausser acht gelassen werden dürfen.

Die Geschütze, Maschinengewehre u. s. w. mit ausreichender Munition bleiben unter allen Umständen an Deck. Die Massnahme ist deswegen unbedingt notwendig, damit die Transportdampfer nicht etwa wehrlos einem Torpedoboot oder

Kreuzer in die Hände fallen können. Die Unterbringung der Geschütze auf Deck — namentlich das Festmachen derselben ist mit grossen Schwierigkeiten verknüpft — muss aber durchgesetzt werden. Material und Personal der Feldlazarette wird auf alle Schiffe verteilt. Man lässt die taktischen Einheiten, soweit das angeht, zusammen und trennt sie nicht von ihrem Gepäck und den Fahrzeugen, die sie bei sich führen müssen, um schlagfertig zu sein. Da man aber hierbei den Fassungsraum eines grossen Dampfers nicht genügend ausnützen würde, so wird auch noch anderes Kriegsmaterial verstaut und zwar so, dass die schwersten Güter nach unten, die leichten nach oben kommen. Dabei muss man sich aber vorsehen, dass man nicht auch diejenigen schweren Stücke, die man gleich anfangs braucht, zu unterst verstaut, sonst ist man gezwungen, zeitraubende und beschwerliche Umpackungen vorzunehmen. Man verladet also das Material in umgekehrter Reihenfolge, wie es später bei der Ausschiffung gebraucht wird. Beschaffenheit der Güter, Grösse, Form und Schwere der Stücke spielen ebenfalls eine Rolle; sie dürfen bestimmte Grenzen nicht überschreiten, denn man muss stets damit rechnen, dass die grossen Schiffe auf den Aussenreeden geleichtert werden müssen und dass diese Stücke auf Boote, Flosse und andere Fahrzeuge kommen, deren Raumverhältnisse und Tragfähigkeit keine unbeschränkten sind. Meist wird ein mit dem zu beladenden Dampfer genau vertrauter Seeoffizier das Befrachten leiten und genaue Listen darüber führen, was er auf seinem Schiffe und wo er die Güter verstaut hat. Der nämliche Offizier leitet dann selbstredend auch das Ausladen. Natürlich muss alles für eine wohl vorbereitete Mobilmachung bis in die kleinsten Einzelheiten im Frieden schon vorbereitet sein. Den Transportschiffen ist der Platz genau angewiesen. Sie sind mit allen Einrichtungen versehen, die ein Seetransport von Menschen und Tieren und das Einladen schwerer Frachtstücke erheischt. Der Hafen hat ausreichende Kaianlagen, Rampen, ist mit Kranen und Winden ausgerüstet; Generalstabsoffiziere und Marinebeamte stehen zur Verfügung.

Eine mobile japanische Division zählt rund 15,000 Kombattante und eine grössere Zahl von Beamten. Über die Zahl der Reit-, Zug- und Tragtiere, der Fahrzeuge und das Material fehlen zuverlässige Angaben. Die Japaner besitzen im allgemeinen kleine Fahrzeuge und viele Tragtiere. So erfordert die Division mehr Raum als z. B. die deutsche. Vergleichen wir beide mit einander (deutsche Chinadivision).

Deutschland: 55 Kompagnien Infanterie, 4 Eskadrons, 10 Batterien (60 Geschütze), 3 Pionierkomp., 3 Eisenbahnkomp.

Japan: 48 Komp. Infanterie, 3 Eskadrons, 6 Batterien (36 Geschütze), 3 Pionierkomp., Eisenbahnkomp. (?).

Deutschland: 1 Stahlbootbrückentrain, 1 Korps-telegraphenabteilung, 1 Sanitätskomp., 2 Infanteriemunitionskolonnen.

Japan: 2 Divisionsbrückentrains, 1 Divisionstelegraphenabteilung, 1 Sanitätsdetachment, 4 Infanteriemunitionskolonnen.

Deutschland: 3 Artilleriemunitionskolonnen, 2 schwere Artilleriemunitionskolonnen, 3 Proviantkolonnen.

Japan: 2—3 Artilleriemunitionskolonnen, schwere Artilleriemunitionskolonnen (?), 4 Proviantkolonnen.

Deutschland: 1 Feldbäckereikolonnie, 6 Feldlazarette, Etappenformationen pro Regiment 1 Kompanie.

Japan: Feldbäckereikolonnie (?), 6 Feldlazarette, Etappenformationen nur bei selbständiger Division.

Deutschland: 866 Offiziere, 18,788 Mann, 5591 Pferde, 60 Geschütze.

Japan: 15—16,000 Menschen, Pferde (?), 36 Geschütze.

Zudem ist schwere Artillerie, Eisenbahnmateriale, Proviant und Fourage hinüberzuschaffen, denn Korea ist arm und kann die japanische Armee allein nicht ernähren.

Versetzen wir uns nun in einen grossen japanischen Kriegshafen. Die Fahrzeuge liegen an Kais und Landungsbrücken bereit. Die Verstaung ist vollendet, der Befehl zum Einschiffen soeben erfolgt. — Um sich eine Vorstellung zu machen, diene folgendes: Das 12,000 Tonnen-Transportschiff „Batavia“ war am 23. Juli 1900 in Bremerhaven zur Ladungsaufnahme bereit. Es sollten 11 Generale und Stabsoffiziere, 98 Hauptleute und Leutnants, 50 Unteroffiziere, 2148 Gefreite und Gemeine, 99 Fahrzeuge und Eisenbahnmateriale nach China verschifft werden. Am 27. Juli trat der Dampfer die Aussenreise an. —

Die Truppe lag in Massenquartieren und Baracken in der Nähe des Hafens; sie begibt sich nun an Bord und die Fahrt beginnt. Als Einladezeit am Kai ist erfahrungsgemäss zu rechnen: für 100 Mann 10 Minuten, für 1 Pferd 1 Minute, für 1 Geschütz einschliesslich das Festmachen 10 Minuten. Von den Russen sind bei einer Übung 8000 Mann aller Waffen in 8 Stunden, bei der deutschen ost-asiatischen Expedition 1 Bataillon mit allem Gepäck in 1—1½ Stunden an Bord untergebracht worden. Beim Verladen auf der Reede (20 Minuten Fahrt vom Kai aus und mit Benutzung von 2 Dampfbooten) vermag ein Schiff zu laden: 2 Bataillone in 4 Stunden, 2 Eskadrons in 8 Stunden, 2 Bat-

terien in 15 Stunden. Von den Engländern wurden auf der Reede 220 Pferde in 7³/₄, von den Russen 6200 Mann Infanterie und Artillerie in 15 Stunden eingeschifft.

Schwieriger gestaltet sich die Ausschiffung. Hier können Ereignisse eintreten, die auch die beste Organisation zu schanden machen möchten, besonders wenn es sich um Pferde handelt, die durch die Seekrankheit gelitten haben. Im grossen und ganzen wird man sich mit den Einrichtungen begnügen müssen, die in den Häfen schon vorhanden sind und wird erst dann an den weiteren Ausbau gehen, wenn der Besitz der Ausschiffungsstelle unter allen Umständen gesichert ist. Die in erster Linie in Betracht fallenden grösseren Häfen Koreas, wie Gensan, Fusan, Masampho, Kusan, Tschemulpo, Tschinampho gehören zu den freien Vertragshäfen und besitzen daher die notwendigsten Einrichtungen, die aber für eine plötzlich andampfende Flotille nicht genügen. Die Transportschiffe müssen somit ihre Ladung auf Leichter, Boote, Flosse löschen. Das ist aber auf hoher See eine schwere Arbeit, die durch schlechte Witterung, hohen Seegang, Windstösse geradezu zu einer gefährlichen wird, da die Wogen die Leichter an die Schiffswände werfen und die Boote zerquetschen können. Plötzliche Böen können die Arbeit für gewisse Zeiten eigentlich verunmöglichen, was grosse Zeitverluste verursacht. Auch kann es geradezu unmöglich werden, mit den kleinen Schiffchen zur Auslade- stelle zu gelangen und man muss dann die Flut abwarten, was namentlich bei Tschemulpo unangenehme Störungen im Gefolge haben kann, weil die Gezeitendifferenz, d. h. der Wasserhöhen- unterschied zwischen Ebbe und Flut, mehr als 7 Meter beträgt. Es können aber die Leichter auch auf Untiefen gelangen und dort sitzen bleiben, wie das s. Z. auf der Taku-Reede der Fall war, wo einzelne Fahrzeuge tagelang fest blieben. Solche Versäumnisse können für die auf dem Transportschiff zurückgebliebenen Mann- schaften recht unangenehme Folgen haben, da die Verpflegung alsdann natürlich sehr mangel- haft werden muss.

Bevor man mit dem Ausladen des Materials beginnt, müssen die Leute ans Land gebracht werden. Nur Arbeitskommandos bleiben an Bord. Die ausgeschifften Einheiten machen ihre aus- einander genommenen Wagen wieder feldtüchtig, die Truppen setzen sich in Marschbereitschaft und dann wird abgerückt, um andern Platz zu machen, weil sonst für Mensch und Tier gefähr- liche Stauungen entstehen. Die Japaner haben in dieser Beziehung geradezu mustergültiges ge- leistet; sie haben aber auch umsichtig und weitzblickend an alles gedacht: bevor sie Truppen

abtransportierten, sandten sie technisches Perso- nal nach Korea, das die Hafeneinrichtungen ver- vollkommen, Leichterfahrzeuge zusammentreiben, Unterkunftsräume vorbereiten, Wege und Brücken ausbessern, Magazine herrichten, kurz alles sicher- stellen sollte, was die Ausschiffung erleichtern konnte. Aber auch kleine Gefechteinheiten gingen mit, welche die Sicherung der technischen Trup- pen besorgten, sog. fliegende Kolonnen ohne Ba- gage und schwere Fuhrwerke.

Eine Landung kann auch an offener Küste stattfinden, was der Verteidiger, der die lange Küste sperren soll, nicht verhindern kann, we- nigstens kennt die Kriegsgeschichte kein einziges Beispiel, dass eine Landung verhindert worden wäre, ausser wenn sie im Bereich des Feuers der Küstenbatterien versucht worden ist. Bei einer solchen Landung an offener Küste wird, wenn immer möglich nachts, eine starke Avant- garde ans Land gesetzt, die die Landungsstelle brückenkopffartig verschanzt, Kavallerie klärt im weiten Umkreise auf. Dann verlassen das Gros und endlich die Trains die Schiffe. Die Trans- portdampfer sind mithin gezwungen, alles zur Ausschiffung nötige Material, wie Flosse, Leichter, mitzuführen. Kleine Schleppdampfer ziehen diese an die Küste. Eine Division erheischt etwa 2 Kilometer Küstenraum zum Landen. Schnellig- keit und überraschendes Auftreten sind Haupt- erfordernisse für den Erfolg. Die Truppen führen Proviant für mehrere Tage bei sich, um von ihren Kolonnen unabhängig zu sein, die vielleicht erst später in einem benachbarten Hafen landen werden.

Zum Schlusse noch einige Beispiele aus der Kriegsgeschichte. Lord Cochrane landete in Ame- rika an offener Küste 18,000 Mann in 5 Stunden. In ungefähr 11 Stunden setzten im Krimkriege die Engländer 45,000 Mann, 83 Geschütze und mehrere hundert Pferde ans Land. Versuchshalber schifften die Russen im „Chinafeldzug“ innert 11¹/₂ Stunden eine schwache Division aus. Dabei hielten sich die Transportdampfer 5—6 Kilo- meter vom Lande ab.

Eine Wiedereinschiffung vor nachdrängendem Gegner ist eine recht heikle Sache und bringt riesige Verluste an Material mit sich. Möglich wird sie nur dann, wenn die eigene Flotte das Meer beherrscht. M.

Das japanische Offizierskorps.

In der Zeitschrift „Ostasien“ wird über das japanische Offizierskorps geschrieben:

„Wenn wir das japanische Durchschnittsof- fizierskorps mit dem eines anderen Grosstaates vergleichen, so werden wir dem letzteren viel- leicht eine höhere allgemeine Bildung einräumen