

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

Band: 55=75 (1909)

Heft: 27

Artikel: Die militärische Bedeutung der Fahrt des Zeppelin II

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-98803>

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>

sei. Und in diesem Raume verfügt dann jeder Führer über seine Truppe nach freiem Ermessen, gemäss der Aufgabe, die ihm durch Befehl oder durch die Sachlage zugefallen ist.

Wann Schützen zu entwickeln seien, hängt ganz allein vom Feinde ab. Wer auf Feind stösst, hat zu entwickeln. Da wird gehalten und gekämpft, und wo das zuerst geschieht, da beginnt die Schlacht. Wer keinen Feind sich gegenüber hat, der bleibt zunächst noch in der Vorwärtsbewegung, auch wenn bei Nebentruppen der Kampf begonnen hat. Seine Aufgabe ist jetzt, die Kampflinie des Feindes zu überflügeln. Der Führer eines jeden Truppenteiles, ob Kompanie oder Brigade, muss jetzt von dem Bestreben erfüllt sein, dem Gegner in die Flanke und in den Rücken zu geraten. Während in der Richtung der Flügel die Vorwärtsbewegung an den kämpfenden Truppen vorbei fortgesetzt wird, wird der Gegner in der Masse, in dem er die Ueberflügelung erkennt, seine Front dagegen erweitern. Damit ist ihm bereits das Gesetz des Handelns vorgeschrieben. Die Rolle des Abwehrenden ist ihm aufgedrängt. In der Masse, in dem er seine Front erweitert, verlängert sich die Schlachtlinie. Und immer mehr und immer enger legen sich die Flügel dessen, der in die Breite gegliedert hatte, umfassend um die Tiefengliederung des Gegners herum. So gestaltet sich die Durchführung des Kampfes zu einer fortgesetzten, immer weiter ausgreifenden Bedrohung der Flanken und des Rückens dessen, der in die Tiefe gegliedert hatte, und der nun alle seine Reserven unfreiwilligerweise zur Abwehr einsetzen muss.

Man halte fest, dass unterdessen in der anfänglichen Front und in ihrer allmählichen Verlängerung die leichten Schützenlinien der Breitengliederung vermöge ihres ruhigen, besonnenen Feuers und dank der verhältnismässig geringen Verluste, ebenfalls mehr Erfolg erzielten als der Gegner, der dichte Schützenlinien, daher schlechteres Feuer und mehr Verluste hatte. Zum mindesten gelang es ihnen, jeden Durchbruchversuch des Gegners abzuweisen und, wenn sie nicht vermochten, selbst in den Gegner einzudringen, doch in festzubannen wo er war.

Die in aller Eile zur Abwehr auf die bedrohten Flügel geworfenen Reserven der Tiefengliederung kommen schon deshalb in weniger guter Verfassung an den Gegner, und teilweise wohl auch in überhasteter und unfertiger Entwicklung. Ausserdem kann eine Truppe, die gewöhnt ist, in die Tiefe gegliedert und mit verdichteten Schützenlinien zu kämpfen, einem an Zahl auch nur annähernd ebenbürtigen Gegner, der in die Breite gegliedert hat, niemals überall genügende Reserven entgegenwerfen. Werden die Reserven zur Ab-

wehr auf einem Flügel eingesetzt, so gelingt die Umfassung auf dem andern. Werden sie auf beiden Flügeln eingesetzt, so sind sie auf beiden zu schwach.

Während des Kampfes steht der höhere Führer, der in die Breite gegliedert hatte, auf seinem Hügel und beobachtet und nimmt Meldungen in Empfang. Reserven hat er nicht. Er hatte seinen Entschluss gemäss seiner Aufgabe gefasst, ohne sich vom Gegner beeinflussen zu lassen. Er wollte diesem vorschreiben, nicht sich nach ihm richten. Und vollends denkt er nicht an einen Rückschlag, dem zu begegnen wäre, nicht an Misserfolg. Denn nicht unterliegen will er, sondern siegen, und seine Unterführer wollen siegen. Deshalb hat er ihnen alle ihre Truppen gelassen. Er hat ihnen Kampfaufgaben zugewiesen. Damit ist seine Hauptarbeit getan. Er redet ihnen selbst dann nicht drein, wenn er mit den Massnahmen, die er sie treffen sieht, nicht einverstanden ist. Die Einheiten gehören ihnen, nicht ihm. Doch trägt er die Verantwortung, wenn's schief geht. So hatte er im Frieden stets gehalten und dadurch seine Unterführer zu freudiger Selbsttätigkeit erzogen. So kann er sicher sein, dass keiner ihm versagt und dass besseres geleistet wird, als wenn er die Verbände geschwächt und einen Teil der Kraft untätig hinten hätte liegen lassen.

Die militärische Bedeutung der Fahrt des Zeppelin II.

Die neueste Fernfahrt des Luftschiffs ist ungeachtet des empfindlichen Missgeschicks, das sie am Ende traf, ein glänzender technischer Erfolg und auch von erheblicher militärischer Bedeutung. Denn sie bewies die Fähigkeit des Luftschiffs, sehr grosse Flugstrecken ohne Zwischenlandung zurückzulegen. Ihr voraus aber gingen bekanntlich die ununterbrochene 10stündige Fahrt von Manzell nach Loichingen, die 14½stündige vom 6. August 1908 und die in jeder Hinsicht tadellos verlaufene 12stündige vom 1. Juli desselben Jahres über der Schweiz. Man wies darauf hin, dass die vom Zeppelin II jüngst zurückgelegten 1000 km zur Hin- und Rückfahrt von Emden nach London und zu einer doppelten Hin- und Herfahrt von Metz nach Paris ausgereicht haben würden. Dies trifft zu, zumal bei günstigen Wetterverhältnissen noch mehr wie 1000 km in der 37stündigen Fahrtdauer zurückgelegt zu werden vermochten. In militärischer Hinsicht ist jedoch eine sehr grosse Fahrtdauer weniger von Wert, als die völlige Sicherheit der Fahrtzurücklegung für eine kürzere, jedoch immerhin beträchtliche Strecke und als das sichere Eintreffen am Ziel und die Rückkehr zum Ausgangspunkt, wie dies bis jetzt nur bei der Fahrt des Zeppelin über die Schweiz und bei der von Loichingen nach Manzell und der nach Donaueschingen erreicht wurde. Dagegen ist doch eine grosse

Fahrtdauer von besonderm Nutzen für die strategische Beobachtung eines Landesgebiets, seiner Truppenversammlungen, Bewegungen und Bahntransporte, seiner Befestigungsanlagen usw. Für die Bewertung dieses Nutzens kommt jedoch in Betracht, dass für den strategischen Aufmarsch der Heere die bekannte Friedensdislokation ihrer Armeekorps und die ihr entsprechend zu benutzenden Eisenbahnlinien sowie die Armeegruppen-Bildungen den Generalstäben wohl bekannt und leicht zu kombinieren sind, so dass für die erste Periode eines Krieges, wo die grossen und wichtigsten Entscheidungen mehr oder weniger nahe den Grenzen erfolgen, die weite Fernaufklärung des starren Luftschiffs weniger von Bedeutung sein wird, wie in späteren Perioden des Krieges, die des Rückzugs des geschlagenen Teils, die der Neubildung frischer Heere und Besetzung wichtiger Landstriche und Festungen, wie z. B. nach den Kämpfen von Wörth der Abmarsch Mac Mahons auf Châlons und später der des französischen Heeres auf Sedan, sowie das Neuauftreten frischer Heere bei Orléans und im Norden Frankreichs. In solchen Perioden vermögen bei günstigen Witterungsverhältnissen und sichtiger klarer Luft, die Fernaufklärungsleistungen des starren Luftschiffs von grossem, unter Umständen selbst entscheidendem Nutzen für die Orientierung über die Operationen des Feindes zu werden, ohne jedoch die Heere von dem schweren Ringen in den Entscheidungskämpfen, die die endgültige Niederwerfung des Gegners herbeiführen, im mindesten zu entlasten. Auch ist die Funk-spruchmeldeverbindung des Luftschiffs noch nicht hergestellt.

Allein die ersten Entscheidungskämpfe, bei denen beide Gegner die volle Kraft und Wucht ihrer Heere der ersten Linie mehr oder weniger nahe der Grenze einsetzen, sind, wie erwähnt, die wichtigsten, und der in ihnen geschlagene Teil ist heute, wo alle Verhältnisse auf schnelle Entscheidung der Kriege und deren Abkürzung hindrängen, in der Regel schon mit ihnen besiegt, so wie bei Magenta und Solferino, wo das Quadrilatero gar nicht zur Geltung kam, bei Custozza, bei Königgrätz und bei Metz und Sedan. Für die Aufklärung in dieser ersten Periode aber stehen die erwähnten, bekannten Daten und überdies dem deutschen Heere auch die Militärluftschiffe Gross und Parsevals mit 13 bis 12stündigem Fahrtdauervermögen und einer Aufklärungsstrecke von 650 bzw. 600 km zu Gebote, die von Metz bis Paris hin und zurück ausreicht.

Ferner aber unterstützen die schon im Frieden organisierte Spionage in Feindesland, und das vermöge der verschiedenen Arten der Telegraphie vervollkommnete Nachrichtenwesen und selbst die oft unscheinbaren, dem Fachmann jedoch wertvollen Nachrichten der Tagespresse, die strategische Aufklärung. So erhielt man im Hauptquartier König Wilhelms die wichtige Nachricht von der Konzentration der Oesterreicher bei Königgrätz zuerst durch eine Meldung der „Times“, die General von Voigts-Rhets im Hauptquartier vorlegte. Die bisher der Fernaufklärung zur Verfügung stehenden Mittel sind daher in der Regel ausreichend gewesen, und

die Verwendung der Luftschiffe vermag sie nur wertvoll zu ergänzen, ohne dass jedoch volle Zuverlässigkeit dieser Verwendung besteht, wie der dreistündliche nächtliche Stillstand des Zeppelin II über Thüringen bewies, wo das Luftschiff in Regen und Sturm die Orientierung völlig verloren hatte. Immerhin ist die grosse Ueberlegenheit des starren Systems an Fernfahrleistung und Schnelligkeit und damit Zeitgewinn für die militärische Beobachtung, durch die Fahrt vom 29. Mai erwiesen, sein grosser Aktionsbereich dargelegt, und derart auch seine vorteilhaften Eigenschaften für Zwecke wissenschaftlicher Forschung und vorderhand für den Vergnügungsreiseverkehr dargetan. Auch haben die schnelle Reparatur und Fahraufnahme des Zeppelin II nach dem Unfall bei Göppingen seine Brauchbarkeit trotz derartigen Missgeschicks, glänzend bewiesen, und repräsentieren einen zweiten grossen Erfolg. In militärischer Hinsicht kommen jedoch nicht nur die bei den letzten Fahrten des Zeppelin II erreichten grossen Erfolge, sondern auch die bei ihnen auftretenden Hinderniserscheinungen in Betracht. Dahin gehören besonders der sturm-artige starke Wind und Regen, die am 30. Mai den starken Benzinverlust und damit das Abbrechen der Fernfahrt und die Umkehr bei Bitterfeld hervorriefen. Sie bewiesen, dass die sehr weiten Fernfahrten mehr von ungünstigem Wetter nachteilig beeinflusst werden können, wie Fahrten von kürzerer, wenn auch erheblicher Dauer und Flugstrecke, und dass ihre Ausdehnbarkeit, selbst wenn mehr Benzin mitgeführt wird, eine begrenzte ist. Ferner veranlassten am 27. Mai Gewitterböen das Abbrechen der nächtlich begonnenen Fernfahrt, und bei der Fahrt nach München Sturmwind das Ueberfliegen des Ziels. Während diese Witterungserscheinungen unvermeidliche sind, lässt sich dagegen die infolge von Unachtsamkeit, hervorgerufen durch Uebermüdung des Personals, bei Göppingen eingetretene starke Havarie des Luftschiffs vermeiden, wenn der Uebermüdung durch Abkürzung der Fahrt oder durch Mitnahme des erforderlichen Ablösungspersonals vorgebeugt wird. Letzteres aber erfordert eine Mehrbelastung des Luftschiffs, die, wenn man von den von ihm mitgeführten zehn Personen sieben auf das Betriebspersonal rechnet, auf etwa 525 Kilo zu veranschlagen ist, während das mitzuführende Mehr des leichten Benzins nicht ins Gewicht fällt. Wenn auch die Tragfähigkeit des gewaltigen Luftschiffs diese Mehrbelastung ertragen dürfte, so wird doch dadurch nicht nur die für Verkehrszwecke mitzunehmende Personenzahl eingeschränkt, sondern auch die Zahl und das Gewicht der im Kriegsfall etwa mitzuführenden Sprenggeschosse und sonstiger Sprengkörper. Von diesem Kriegsausrüstungsmittel des das meiste Gewicht tragenden Zeppelinischen Luftschiffs ist in letzter Zeit wenig die Rede gewesen, und wohl mit Recht; denn da das Luftschiff, in die Nähe des zu beschliessenden Feindes gelangt, mit Rücksicht auf dessen Geschosswirkung erst in einer Höhe von 1500 m gegen jene gesichert ist, und überdies bekanntlich bereits viel höher tragende

Ballongeschütze konstruiert sind, und auch die Geschosse der Maschinengewehre eine grössere Flughöhe erreichen, so ist die Treffsicherheit der Ballongeschosse aus derartiger Höhe, schon infolge ihres Abtriebes durch die Luft, sehr gering, auch vermag das Luftschiff nur eine geringe Zahl von Sprenggeschossen von starker Wirkung, und zwar bei 1000 Kilo Geschossbelastungsvermögen nur etwa 24 Granaten der schweren Feldhaubitze mit sich zu führen, bei um sieben Köpfe verstärktem Betriebspersonal jedoch nur die Hälfte. Die Wirkung einer derart geringen Geschosszahl von mangelnder Treffsicherheit fällt namentlich für grosse Kämpfe, die sich heut über ein Gefechtsfeld von mehreren Meilen erstrecken, gar nicht ins Gewicht.

Eine militärisch wichtige Erscheinung der letzten Fahrt ist ferner der schon erwähnte Verlust der Orientierung infolge Regens und Windes bei der nächtlichen Fahrt über Thüringen. Die am Zeppelin neuerdings getroffene Einrichtung zur nächtlichen Orientierung nach den Sternen reicht somit bei unsichtiger Luft nicht aus, und die Erfüllung der Aufgabe des Luftschiffs kann in diesem Fall empfindlich darunter leiden. Ferner kommt durch jene Fahrt in Betracht, dass bei den herrschenden ungünstigen Wind- und Wetterverhältnissen ihre Durchschnittsgeschwindigkeit nur etwa 25 km in der Stunde betrug, während die der Schnellzüge 75, 80 und selbst 90 km in der Stunde ist. Auf eine Konkurrenz des Luftschiffs mit dem Bahnverkehr dürfte daher vorderhand auch in dieser Hinsicht nur bei sehr günstigen Wind- und Wetterverhältnissen, wie bei der Fahrt nach München, wo bei günstiger, das Luftschiff treibender Windstärke 4, von Ravensberg bis Biberach (40 km) mit 30 Minuten eine Stundengeschwindigkeit von etwa 80 km vorübergehend, jedoch nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 44 km erreicht wurden, zu rechnen sein.

Somit erscheint das Luftschiff auch nach seiner jüngsten, glänzenden Fernfahrt und seinen technischen Erfolgen und den durch sie repräsentierten sehr günstigen Ergebnissen für die Fernaufklärung immer noch als ein nicht jederzeit und unbedingt verlässliches Kriegswerkzeug, sondern als von günstigen Wetterverhältnissen abhängig. Sturm und Gewitter und unsichtige Luft bleiben auch ferner seine Feinde, und so lange es diese nicht zu überwinden vermag, ist nicht mit voller Sicherheit auf seine militärischen Resultate zu zählen. Ihre Wichtigkeit, wenn günstige Wetterverhältnisse sie hervorrufen und keine hemmenden Havarien am Bewegungsapparat mehr eintreten, soll nicht bestritten, darf jedoch auch nicht überschätzt werden. Deutschland besitzt daher zur Zeit in den drei Zeppelins und zwar Nr. II für Metz, Nr. III im Bau für Köln und Nr. I zum Übungsschiff für Manzell bestimmt, nebst den Gross- und Parseval-Luftschiffen, vorderhand eine völlig genügende Anzahl von Luftkreuzern behufs erforderlicher militärischer Verwendung und weiterer gebotener Erprobung und Bewährung, zumal die für den Verkehr neu zu erbauenden Zeppelins gebotenenfalls eine Reserve für jene bilden.

Ausland.

Deutschland. Eine grössere Pontonierübung (an der teilnehmen unter Leitung des bayrischen Obersten der Pioniere Schäffer: je eine kriegsstarke Kompanie der drei bayrischen Pionierbataillone, das erste lothringische Pionierbataillon No. 16, sowie das erste nassauische Pionierbataillon No. 21 aus Metz resp. Mainz) findet vom 28. Juli bis 7. August inklusive am Rheine statt und zwar zwischen Karlsruhe i/Baden und Speyer i. d. Pfalz. Das dazu benötigende Brückenmaterial wird von dem 2. bayrischen Pionierbataillon (Speyer) und den nassauischen Pionierbataillonen (Mainz) gestellt und zwar wird es auf dem Wasserwege in das Übungsgelände gebracht. Die nötigen Besspannungen für die Brückentrains stellen das 1. und 2. bayrische Trainbataillon. Die ganze Übung soll eine durchaus kriegsmässige Anlage und Durchführung zur Anschauung bringen.

Frankreich. Die diesjährigen grossen Herbstübungen sollen zwischen dem 13. und 14. Armeekorps unter Leitung des Generals Trémeau stattfinden, und zwar in der Gegend der Städte Gannat und Lapalisse. Bei letzterer wird auch die grosse Schlussparade abgehalten werden, bei der der Präsident der Republik zugegen ist. Militär-Wochenblatt.

Frankreich. Die Entwicklung der Motorluftschiffahrt. Frankreich verfügt zur Zeit über drei zu Kriegszwecken bestimmte Motorluftschiffe: „Ville de Paris“, „Bayard, Clément“ und „La République“. Erstere beiden gehören dem unstarren, letzteres dem halbstarren System an. Im Bau befindlich sind die Schiffe „Ville de Bordeaux“ und „Colonel Renard“ nach dem Vorbilde der „Ville de Paris“. Nach dem verbesserten Patrie-République-Typ sollen sich gleichfalls mehrere Schiffe im Bau befinden. Dem starren System stehen die Franzosen vorläufig noch ablehnend gegenüber. Schliesslich ist noch eine Anzahl weiterer Projekte teils geplant, teils in Ausführung. Soweit es sich heute vorausbestimmen lässt, wird Frankreich Ende d. Js. etwa über je vier bis fünf unstarre und halbstarre Luftschiffe verfügen, die auch im Kriegsfall Verwendung finden dürften. Militär-Zeitung.

Oesterreich-Ungarn. Bei den heurigen Kaisermanövern, zweite Hälfte September, rücken die teilnehmenden acht Feldkanonenregimenter, bereits vollständig mit dem neueren Geschützmaterial versehen, aus. Jede Infanterie-Truppendivision erhält im Manöver eine Feldartilleriebrigade, bestehend je aus einem Feldkanonenregiment zu vier Batterien und einer Haubitzendivision zu zwei Batterien, zugeteilt. Als „Kriegsartillerie“ gelangen zur Verwendung die schweren Haubitzen-Divisionen No. 1 und 2 — Wien, Krakau — zu je drei Batterien 15 cm Haubitzen, als schwere Artillerie des Feldheeres. Diese erscheinen zum ersten Male in Oesterreich-Ungarn auf dem Plane, neu ist auch die Verstärkung der Batterien für das Manöver, durch Einberufung von Reservisten und Urlauberpferden, dadurch soll es ermöglicht werden, mindestens mit 2 bespannten Munitionswagen per Batterie in das Manöver zu rücken. v. S.

RORSCHACHER
FLEISCH-CONSERVEN
SIND DIE BESTEN.
ALPEN&TOURISTEN-PROVIAINT

Feldstecher, Photogr. Apparate.

— Gelbe Schliessbrillen. —

(52)

C. RAMSTEIN.

Eisengasse 34 Basel Greifengasse 10.