

Die Benützung der Dampfschiffe auf dem Bodensee zu militärischen Zwecken

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **8=28 (1862)**

Heft 11

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-93233>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

man ihnen zum ersten Mal den Sattel auf und ließ sie während einer Stunde gesattelt stehen; in den ersten Tagen wurden sie je eine halbe Stunde vor dem Reiten gesattelt. Bei den vier ersten Lektionen verwendete man außer dem Reiter noch einen Wärter für jede Remonte zum Halten derselben beim Aufsteigen und zum Führen längs der Wand auf beiden Händen, so weit dieses nöthig war. Das Traben wurde schon am dritten Tag begonnen; vom sechsten Tag an „Kopf herein“ und „Kroup herein“ auf der Stelle, Aufrichten und Beinehmen, Wendungen rechts und links; große und kleine Volten und Kehrtwendungen im Trab ausgeführt; das einzelne Abreiten aus dem Glied wurde in der dritten und vierten Woche je vor dem Schluß der Lektion geübt.

Jede Reiter trug eine lange Haselruthe und durfte erst vom Ende der zweiten Woche an mit Sporen reiten. Die Zäumung bestand aus dem Handzaum mit Weglassung der Zügelkette und des Nasenriemens, welche durch einen an einem besondern Gestell befindlichen schmalen, unter dem Mundstück des Gebisses durchgezogenen Nasenriemen ersetzt und auf diese Weise der seit einigen Jahren auf den Equitationschulen von Wien und Hannover gebräuchliche Wischzaum hergestellt wurde.

Der Rapport des Inspektors der Waffe über die Resultate dieser Dressur sagt: „Alle diese Pferde gingen in der Bahn recht befriedigend und bewiesen den Herren Offizieren, daß selbst bei rohen Pferden in kurzer Zeit die nöthige Lenksamkeit und Biegsamkeit zu erzielen ist, sobald solche richtig bearbeitet werden.“

Der Reitunterricht auf dressirten Pferden sollte ein Fortbildungsunterricht für die Offiziere, welche meist schon gute Reiter waren, sein. In den ersten Lektionen wurden hauptsächlich die Fehler in der Haltung, im Sitz und in der Führung redressirt, das Traben und die großen und kleinen Volten im Schritt geübt, am dritten und vierten Tag die großen und kleinen Volten und die Kehrtwendungen im Trab geritten, vom vierten Tag an Schulter herein und Kroupe herein, auch Halbtravers auf beiden Händen als Vorbereitung zum Galopp und zur Entwicklung des Reitergefühls in die Lektionen eingeflochten und vom sechsten Tag an der Galopp in der bedeckten Bahn und auf der Almend geübt; vom elften Tag an zu den kleinen Volten im Galopp übergegangen, an demselben Tag Nachmittags auf der Almend Karriere geritten; am 15. und 16. das Fußwechseln im Galopp auf der Diagonale, am 17. und 18. das Barriere-Springen auf 2½' bis 3' Höhe; vom 19. an die Pirouetten im Schritt und die Kehrtwendungen im Galopp und Karriere in der Bahn geübt, endlich vom 21. an das Angewöhnen an die Fahne nach Nabassh gezeigt, wobei in verhältnißmäßig sehr kurzer Zeit ein ganz befriedigendes Resultat erreicht wurde, indem nach dreimaliger Übung jedes Pferd der Fahne so nahe folgte, daß dessen Kopf vom Fahnentuch berührt wurde und zum Schluß über drei auf die Erde neben einander gelegten Fahnen von weiß und rothem Tuch wegschritt oder sprang.

Auch über diese Leistungen spricht sich der Bericht des Inspektors sehr anerkennend aus, ebenso über die theoretischen Kenntnisse der Schüler. Dieses günstige Resultat, das namentlich der gewandten und sicheren Leitung des Kurses durch Herrn Obersten Wehrli zu verdanken ist, dürfte zu fernerer Abhaltung solcher Kurse ermuntern. Der Herr Inspektor sagt auch schließlich: „Die Zweckmäßigkeit des Kurses konnte wohl von Niemanden bezweifelt werden, der sich die Mühe geben wollte, die Anordnung näher zu prüfen. Allein nichtsdestoweniger ist es erfreulich, daß schon bei dem ersten Versuch der Erfolg in die Augen springend war, so daß diese Erweiterung des Unterrichts sich Bahn gebrochen hat.“

Die Benützung der Dampfschiffe auf dem Bodensee zu militärischen Zwecken.*)

Sowohl in militärischen als politischen Zeitungen wurde es schon vielfach angeregt, die Dampfschiffe auf dem Bodensee zu militärischen Zwecken zu verwenden, und gerade dieserhalb scheint es angemessen, diesen Gegenstand einer eingehenden Betrachtung zu unterwerfen.

Die Benützung der Schiffe auf dem Bodensee zu Kriegszwecken hat schon mehrfach stattgefunden. Abgesehen von den Kriegen früherer Zeiten geben zunächst die Feldzüge 1646 und 1647 unter Gustav Wrangel hiefür Beispiele. Bei der zweimonatlichen Belagerung Lindau's verwendete Wrangel die Schiffe, um die Stadt zur See einzuschließen und ihr die Zufuhr abzuschneiden. Später, als er sich am Untersee festsetzte, dienten ihm 14 Schiffe zum Truppentransport nach der Insel Meinau, worauf er das dortige Schloß belagerte und einnahm.

Herzog Clermont wollte im Jahre 1744 Bregenz erobern; die gute Befestigung der Klause und des Pfänders hinderten ihn aber den Angriff im Osten unternehmen zu können, weshalb er mehrere Schiffe zu einer kleinen Flotille in dem Hafen von Wasserburg vereinigte, sie mit Geschützen armirte, entsprechend bemannte, und am 23. Oktober eine Landung bei der Mehrer-Au versuchte. Allein auch dieser Punkt war mit Batterien versehen, und die französische Flotille empfing ein so starkes Feuer, daß ein Schiff sogleich sank und zwei andere stark beschädigt wurden. Die Franzosen sahen hiedurch ihre Absicht vereitelt, nahmen die beschädigten Schiffe ins Schlepptau und kehrten nach Wasserburg zurück, ohne einen weiteren Landungsversuch zu unternehmen.

In den Jahren 1799 und 1800 vereinigten die

*) Wir entnehmen diese Abhandlung der österreichischen militärischen Zeitschrift von Streffleur, in der Ansicht, daß sie manches Interesse auch uns bietet.

Oesterreicher die Segelschiffe in dem Hafen von Bregenz und übergaben sie dem englischen Obersten Williams zur Bildung einer Flottille. Die größeren Schiffe führten Kanonen, welche an dem vorderen Theile angebracht waren, auf einem Rahmen lagen und auch seitwärts gewandt werden konnten; die Besatzung hing von der Größe der Schiffe ab. Oberst Williams leistete mit seiner Flottille nicht unwesentliche Dienste; als unter Anderm im Monate Mai 1799 die Franzosen über den Rhein zurückgebrängt wurden, kreuzte die Flottille gegen Arbon, landete bei Rorschach und eroberte 8 Kanonen, einige Mörser und 6 nicht ganz vollendete Kanonier-Schaluppen; nach der zweiten Züricher Schlacht diente die Flottille dazu, das Magazin von Rorschach nach Lindau und Bregenz zu bringen. Der Ausgang des Feldzuges 1799 gewährte den Franzosen die ungeführte Besetzung der Schweiz, und sie folgten dem Beispiele der Oesterreicher, indem auch sie eine Flottille auf dem Bodensee errichteten. Die Chronik von Lindau berichtet hierüber:

„Der 11. Mai (1800) war für die hiesige Stadt ein Schreckenstag; schon Mittag 1 Uhr erblickte man auf dem See die französische Flottille, 7 Schiffe stark, von Rorschach aus geraden Weges anher rudern und Wasserburg zuschwenkend, um 4 Uhr wieder Lindau zuschiffen. Dieselbe kehrte jedoch, ohne eine weitere Unternehmung vollzogen zu haben, nach Rorschach zurück.“

Während dem Jahre 1809 benützten die Tiroler und Vorarlberger die Schiffe des Bodensees mehrfach, um Lindau und den benachbarten Orten ungetretene Besuche abzustatten.

Die rasche Bewegung und erhöhte Tragfähigkeit der Dampfschiffe in Verbindung mit deren Schleppschiffen werden daher in künftigen Kriegen, welche sich bis an die Ufer des Bodensees erstrecken, unzweifelhaft von großem Nutzen sein.

Ehe dieß näher berührt wird, sollen die Schiffe Erwähnung finden, welche nach der „Allgemeinen Zeitung“ zum Froschmäusekrieg auf dem Bodensee Veranlassung gaben.

I. Bayerische Schiffe.

Dampfschiffe.

	Pferdekraft.	Ctr. Tragkraft.
Concordia	32	600
Maximilian	42	700
Merkur	24	300
Stadt Lindau	45	900
Ein im Bau begriffenes	55	

Schleppschiffe.

	Centner Lastungsfähigkeit.
Trabant	2500
Neptun	2200
Rhein	1500
Adler	1200
Der offene Halbsegler	1000
Ein neues großes Schiff	2800

II. Württembergische Schiffe.

Dampfschiffe.

	Pferdekraft.	Tonnen.*)
Friedrichshafen	60	50
Königin	32	15
Olga	60	30
Wilhelm	54	26
Kronprinz	58	50

Schleppschiffe.

	Tonnen Tragkraft.
Hecht	16
Delphin	14
Welf	12
Schweb	12
Möve	7
Treische	3

Aus dem Vortrage der bayerischen und württembergischen Schleppschiffe läßt sich entnehmen, daß im Allgemeinen auf ein Dampfschiff ein Schleppschiff gerechnet werden kann.

III. Badische Schiffe.

	Pferdekraft.	Centner Tragkraft.
Leopold	40	2500
Friedrich	45	1200
Helvetia	38	1200
Constanz	60	1500

IV. Schweizer Schiffe.

	Pferdekraft.	Tonnen.
Zürich	65	80
Thurgau	65	80
Bodan	55	70
Stadt St. Gallen	40	60
Schaffhausen	40	60
Rhein	46	50

Summa: 20 Dampfschiffe mit ungefähr 20 Schleppschiffen.

Wozu noch eine nicht unbedeutende, jedoch schwer zu bestimmende Zahl größerer und kleinerer Segelschiffe zu rechnen ist.

Um die Benützung dieser Schiffe darlegen zu können, muß ein Ueberblick über die strategischen Verhältnisse der Bodensee-Ufer gegeben werden.

Wenn bei einem Kriege zwischen Deutschland und Frankreich die Schweiz sich an uns Deutsche anschließt, oder sie im Stande ist, ihre Neutralität zu erhalten, auch Gründe einem Vorrücken gegen Paris entgegenstehen, so bieten der Oberrhein und Schwarzwald die ersten Vertheidigungslinien. Sollten dieselben verlassen werden müssen, oder wäre die strategische linke Flanke der Deutschen nicht gesichert, daher schon anfänglich ein Angriff der Franzosen in der Linie Schaffhausen-Basel zu erwarten sein würde, so wird unzweifelhaft bei Stockach jezt wie früher eine Entscheidungsschlacht geschlagen werden. Die Ueberzeugung hievon ist auch bei den Bewohnern von Süddeutschland so tief gewurzelt, daß fort und fort

*) 20 Centner sind gleich einer Tonne.

die Organe, welche die Wünsche des Volkes ausdrücken, sich dahin äußern: „es möge der voraussichtliche Kampfplatz, auf welchem das Schicksal aller Bewohner bis zur Aller entschieden werden wird, schon im Frieden, und zwar so lange als es noch Zeit ist, in möglichst haltbaren Zustand versetzt werden.“

Es unterliegt auch wohl keinem Zweifel, daß, wenn die Position von Stockach entsprechend besetzt ist, der Angreifer viel stärker als der Vertheidiger sein muß. Die rechte Flanke der Stellung bei Stockach erstreckt sich über das beherrschende Plateau von Rippingen bis gegen Tutlingen, mithin an die Donau; die linke Flanke bis Ludwigshafen, demnach an den Bodensee. Diese 4 bis 5 Stunden einnehmende Position ist daher geeignet, das rückwärtige Land zwischen Donau und Bodensee zu decken, wozu noch die taktischen Vortheile anzuschlagen sind, daß der Gegner nur in engen, bei übler Witterung sehr beschwerlichen Defileen zur Front dieser Stellung gelangen kann. Aus dem Innern Deutschlands führen zwei Eisenbahnen nach Ober-Schwaben. Die Bahn von Augsburg nach Lindau und die von Ulm nach Friedrichshafen. Die letztere Eisenbahn greift zwar weiter gegen Westen aus, bleibt aber doch immer 6 Meilen von Stockach entfernt.

Wenn nun Truppen und Material aus Baiern dahin beschafft werden sollen, so dient Lindau als Einbarkungspunkt auf dem Bodensee zur direkten Verbindung von Ludwigshafen, respektive Stockach mit Süddeutschland.

Folgende Fälle geben praktische Anhaltspunkte zum Truppentransport auf Dampfschiffen.

Am 24. August 1859 Nachts 9½ Uhr wurden 1250 Mann Oesterreicher von Lindau nach Bregenz mit Gepäck, jedoch ohne Pferde und Wagen transportirt, durch die Dampfschiffe: Ludwig, Maximilian und Concordia, nebst den Schlepsschiffen: Neptun, Viber, Erabant und dem Halbsegler.

Am 26. August Nachts 8½ Uhr wurden 1300 Oesterreicher auf die gleiche Distanz befördert von den Dampfschiffen: Ludwig, Maximilian und Concordia, nebst den Schlepsschiffen: Neptun, Viber, Rhein und Erabant.

Im gleichen Jahre wurden 1200 badische Truppen mit 8 Pferden und vielem Gepäck auf 2 Dampfbooten und 3 Schlepsschiffen in 4 Stunden von Konstanz nach Friedrichshafen transportirt, inbegriffen der nöthigen Zeit zum Ein- und Ausbarkiren.

Hieraus läßt sich entnehmen, daß im Allgemeinen und bei genügender Benützung des Raumes zum Transport eines Infanterie-Bataillons von 1200 Mann mit 3 Reit-, 12 Zugpferden und 3 Wagen 3 Dampfschiffe mit eben so viel Schlepsschiffen erforderlich sind.

Zur Zeitbestimmung des Truppentransportes von Lindau nach Ludwigshafen sind folgende Daten gegeben:

Bei der ersten Fahrt zum Heizen und Einbarkiren ist erforderlich	1 Stunde,
Fahrt von Lindau nach Ludwigshafen	6 bis 7 =
Ausbarkiren in Ludwigshafen	1 =
Summa	8 bis 9 Stunden.

Da nun bei dem Transporte größerer Truppenkörper nicht alle Abtheilungen gleichzeitig am Sammelplatz vereinigt sein werden, das Einbarkiren auch schneller geschieht, wenn die Truppe schwächer ist, so mag es vortheilhaft sein, die Transporte zu theilen und etwa folgende Bestimmung zu treffen:

Stünden nur die 14 deutschen Dampfer mit ihren Schlepsschiffen zu Gebote, so werden zuerst 7 Dampfschiffe mit ihren Schlepsschiffen ein Regiment von 2 Bataillonen sammt Gepäck übernehmen, welchen nach einer Stunde der zweite ebenso starke Transport folgen könnte, so daß nach 9 bis 10 Stunden 4 Bataillone oder nahe an 5000 Mann in Ludwigshafen stünden.

Die Rückfahrt der leeren Schiffe erfordert 5 bis 6 Stunden. Zum Kohlenfassen und Einbarkiren behufs der zweiten Fahrt ist 1½ Stunde erforderlich.

Es können demnach im Verlaufe von 24 Stunden 8 Bataillone oder nahe an 10,000 Mann transportirt sein.

Würden hiezu auch die 6 großen Schweizer Dampfschiffe mit ihren Schlepsschiffen verwendet werden, so wären sie leicht im Stande, 4 Bataillone in derselben Zeit von Lindau nach Ludwigshafen zu verbringen, so daß die Gesamtzahl der transportirten Truppen sich auf 12 Bataillone oder 14,000 Mann Infanterie belaufen möchte.

Im Vergleich mit der Benützung der Eisenbahnen geht zwar der Truppentransport auf Dampfschiffen wenig rasch von Statten; dagegen kann hier für die Verpflegung der Truppen Vorsorge getroffen werden. Auf der Fahrt von Lindau nach Ludwigshafen wäre es z. B. möglich, die Truppen abtheilungsweise menagiren zu lassen, wozu die Lebensmittel vor der Abfahrt empfangen werden müßten, wenn nicht schon dadurch Vorsorge getroffen worden wäre, daß die Mannschaft das Benöthigte selbst mitgebracht hätte. Es erwüchse hiedurch der Vortheil, daß die Truppen bei ihrer Ankunft in Ludwigshafen völlig marsch- und gefechtsfähig erscheinen würden.

So groß die Vortheile eines beschleunigten Truppentransportes auch sind, so muß doch hervorgehoben werden, daß durch den Marsch aus der Garnison in die strategische Aufstellungslinie die Truppen allmählich an die Strapazen des Krieges gewöhnt werden, und bei kurzen Tagmärschen oder Rasttagen deren Ausbildung noch betrieben werden kann. Selbst Rekruten, wenn sie in nicht zu großer Zahl vorhanden sind, bilden sich unter diesen Verhältnissen schnell zu Soldaten, wie dieß auch die Erfahrung gezeigt hat.

Dieser Umstand ist nicht genug zu betonen in Armeen, welche gewöhnlich nur einen geringen Theil der Mannschaft unter den Fahnen haben. Häufig

wird die Einberufung vom Urlaub aus politischen oder finanziellen Gründen möglichst lange hinausgeschoben, wodurch der Fall eintreten könnte, daß die Beurlaubten ohne vorhergegangene nochmalige Einübung so gleich auf das Schlachtfeld verbracht werden müßten. Politische Verhältnisse können dieses allerdings unbedingt gebieten; es bleibt aber immer ein Nachtheil, und um so mehr stellt sich von selbst die Nothwendigkeit dar, daß die primitive Ausbildung der Mannschaft auf den höchsten Grad der Vollendung gebracht werde, und daß besonders die Offiziere und Unteroffiziere um so brauchbarer und intelligenter seien, damit die unvermeidlichen Nachtheile eines Systemes nach Kräften vermieden werden.

Man wird demnach die beschleunigten Transportmittel in ihrem ganzen Umfange nur dann gebrauchen, wenn es die Nothwendigkeit absolut gebietet. Wesentlichen Nutzen gewährt die Anwendung von Dampfkraft zu den beschleunigten Verkehrsmitteln für die Verpflegung der Truppen. Es ist hiedurch möglich die Magazine weiter rückwärts zu belassen, wodurch

das Land, welches zunächst den Unfällen eines Krieges ausgesetzt ist, mehr geschont wird; die Füllung der Magazine geschieht mit geringeren Kosten, weil die Gegenstände aus großen Entfernungen beschafft werden können; bei den Bewegungen der Armee ist die Requisition in den nächsten Länderstrichen ergiebiger. Die Nothwendigkeit Magazine bei Unglücksfällen schnell zu räumen, tritt später ein; der Transport der Magazine geschieht rascher und schneller und es wird dem Feinde viel schwerer fallen, sich solcher Magazine bemächtigen zu können, was in früheren Zeiten so oft geschah, und naturgemäß die übelsten Folgen hatte.

Wenn daher eine deutsche Armee einige Zeit bei Stocack stehen soll, so glaube ich, daß es möglich ist, sie wenigstens in der Hauptsache aus Augsburg und Ulm verpflegen zu können. Zunächst habe ich hier die Verpflegung von 30,000 in Stocack stehender Truppen aus Augsburg vor Augen.

(Schluß folgt.)

Bücher-Anzeigen.

Im Verlag der Haller'schen Buchdruckerei in Bern ist erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Lehrbuch

für die

Frater und Krankenwärter

der

eidgenössischen Armee.

186 Seiten 16^o mit über 100 in den Text gedruckten Holzschnitten.

Preis: brosch. 2 Franken.

Dieses vom hohen Bundesrathe am 30. Januar 1861 genehmigte Lehrbuch für Frater und Krankenwärter der eidg. Armee tritt an die Stelle der Anleitung über die Verrichtungen der Frater und Krankenwärter bei der eidg. Armee vom 25. Wintermonat 1840, sowie des Anhangs zur Instruktion der Dienstverrichtungen der Frater und Krankenwärter vom 20. März 1853.

Verlag von F. A. Brodhans in Leipzig.

Lehrbuch der Geodäsie.

Nach dem gegenwärtigen Zustande der Wissenschaft für Feldmesser, Militärs und Architekten bearbeitet

von Dr. **Jacob Senff.**

Mit ungefähr 500 in den Text eingedruckten Figuren in Holzschnitt.

8. Geh. 3 Thlr. 20 Ngr.

In unserem Verlage ist soeben erschienen:

Geschichte der Feldzüge des Herzogs

FERDINAND VON BRAUNSCHWEIG-LÜNEBURG

Nachgelassenes Manuscript von

Christ. Heinr. Phil. Edler v. Westphalen,

Weiland Geh. Secret. d. Herzogs Ferdinand von Braunschweig-Lüneburg etc.

Herausgegeben von

F. O. W. H. von Westphalen,

Königlich Preussischer Staatsminister a. D.

2 Bände. 86 Bogen. gr. 8. geh. Preis 5 Thlr

Berlin, 18. Oct. 1860.

Königl. Geheime Ober-Hof-Buchdruckere (R. Decker).

Bei **F. A. Gredner**, k. k. Hof-Buch- und Kunsthändler in Prag, sind erschienen und in allen Buchhandlungen zu haben:

A. Z. H. . . .

Ueber Streifcommanden u. Parteien.

1861. 8. geh. 1 Rthlr. 18 Ngr.

Von demselben Herrn Verfasser:

IM HEERE RADEZKY'S.

8. 1859. geh. 20. Ngr.

Josef Bruna,

k. k. Hauptmann,

AUS DEM ITALIENISCHEN FELDZUGE 1859.

8. 1860. geh. 16 Ngr.