

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

Band: 52=72 (1906)

Heft: 25

Artikel: Ballon-Verfolgung mit Automobil

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-98316>

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: 18.03.2025

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

det werden dürfen, nicht um verschiedene individuelle Meinungen, sondern um die Verschiedenheit des prinzipiellen Standpunkts für den ganzen Betrieb der Kriegsvorbereitung.

Es handelt sich um nichts weniger, als um die Entscheidung über den Geist, in dem die Instruktion unserer Milizen betrieben werden soll. Wer dies nicht erkennt oder nicht erkennen will, dem könnte es leicht an Beispielen aus dem realen Leben verständlich gemacht werden.

Ballon-Verfolgung mit Automobil.

Am 17. Juni dieses Jahres wurde, auf die Initiative und nach dem ausgearbeiteten Programm des Geniehauptmanns G. v. Gugelberg, vom Schweiz. Aero-Klub und vom Schweiz. Automobil-Klub, Sektion Zürich, eine gemeinsame Übung auf Grund einer militärischen Supposition veranstaltet, welche bis zum heutigen Tage in der Schweiz einzig dasteht und unser Interesse in hohem Masse beansprucht. Die Bedeutung des Luftballons im modernen Kriege zu Rekognoszierungs- und Transportzwecken bedarf wohl an dieser Stelle ebensowenig der Erörterung, wie diejenige des Automobils. Die neuere Kriegsgeschichte belehrt uns am besten über die gewaltigen Erfolge, welche in moralischer und materieller Beziehung diesen beiden Errungenschaften moderner Technik zu verdanken sind und wir begnügen uns mit dem Hinweis auf die Belagerung von Paris und auf den südafrikanischen und russisch-japanischen Krieg, in welchem letzterem Ballon und Automobil offenkundig eine hervorragende Rolle spielten.

Der Gedanke, die militärische Leistungsfähigkeit dieser beiden Fahrzeuge in gemeinsamer Übung zu erproben, ist nicht ganz neu. Deutschland, Frankreich und Österreich haben auf diesem Gebiete bereits Versuche angestellt und Erfahrungen gesammelt. Es lag deshalb nahe, auch in unserem Lande, das in Bezug auf Gelände- und Witterungsverhältnisse im Vergleich zu unsern Nachbarländern so gewaltige Unterschiede aufweist, der Sache näher zu treten und wenn es sich, wie nun bereits geschehen, eine private Vereinigung zum Ziele setzt, lediglich aus eigener Initiative und unter Aufwendung nicht unerheblicher pekuniärer Mittel unsere Militärbehörden in ihrer Aufgabe zu unterstützen, so können wir ihr unsere Anerkennung und unsern Dank nicht versagen.

Nachdem also das Ausland mit der Einführung des Luftschiffes in die Armee gleichzeitig auch die Bekämpfung desselben in das militärische Programm aufgenommen hat, kann es keinem Zweifel unterliegen, dass die Aufnahme einer ebensolchen Übung, welche sich sowohl die

Schulung in der Führung des Ballons unter erschwerenden Landungsverhältnissen als gleichzeitig auch die Verfolgung und Inbesitznahme desselben durch den Gegner zum Ziele setzt, auch für unser Heer von Bedeutung ist. Wie in allen militärischen Dingen wird auch hier Aussicht auf Erfolg nur derjenige haben, der während der Friedensperiode nichts versäumt hat, um sich diejenigen theoretischen und praktischen Kenntnisse anzueignen, die ihn einzig zu diesem berechtigten. Ganz ähnlich, wie den militärischen Handlungen wird aber der Erfolg hier demjenigen winken, der gelernt hat und gewohnt ist, scharf und richtig zu beobachten, auf Grund des Gesehenen und in Würdigung aller Nebenumstände seine Schlüsse zu ziehen und diese rasch, entschieden und energievoll in die Tat umzusetzen. — Es handelt sich aber im Hinblick auf Ballonführer und Verfolger um nichts weniger, als um die Entwicklung und Ausbildung der Führeigenschaften und schon aus diesem Grunde verdient die Übung unsere Aufmerksamkeit. Abgesehen von diesem direkten Zwecke, das Interesse an diesem neuen Gebiete des Kriegswesens zu wecken, darf der Nutzen nicht übersehen werden, der unserem Lande durch die Ausbildung in Fahrt und Verfolgung geübter Offiziere und Automobilführer erwächst, als in einem Gebiete, in dem lediglich Sachkunde und stete Übung einen ernst zu nehmenden Erfolg zu zeitigen imstande sind. Die Verfolgung eines Ballons bietet grosse Schwierigkeiten. Das Beobachten in dem fahrenden Automobil und der gleichzeitige Gebrauch der zur Orientierung im Gelände erforderlichen Hilfsmittel stellt Anforderungen an den Verfolger, denen er nur durch Übung gewachsen ist. Vor allem geübt und praktisch gelernt sein muss auch die richtige Beurteilung der mutmasslichen Landungsstelle des niedergehenden Ballons; hier ist man erfahrungsgemäss den grössten Täuschungen unterworfen.

Die Resultate der veranstalteten und in allen Teilen gelungenen Übung sind denn auch ebenso interessant wie erfreulich und es mag angezeigt sein, hierorts des näheren darauf einzutreten.

Der Veranstaltung lag die Supposition zu Grunde, die Stadt Zürich sei belagert, der Feind habe die Umgebung in weitem Umkreise besetzt und um die Verbindung mit der schweizerischen Armee herzustellen, werde ein Freiballon benutzt, derselbe erhält den Auftrag ein Paket wichtiger Depeschen an das schweiz. Militärdepartement in Bern zu überbringen.

Am 17. Juni, vormittags 10.09 Uhr, stieg der 1700 cbm fassende Freiballon „Mars“ des Schweiz. Aero-Klub unter Führung des Oberst i. G. Schäck mit drei Passagieren und Brieftauben an Bord beim Gaswerk Schlieren auf. Zur Son-

dierung der Atmosphäre wurden zuvor mehrere Pilotenballons aufgelassen, welche in den höhern Regionen westlichen Kurs anzeigten. „Mars“ stieg rasch auf, schlug erst östliche Richtung dann westliche ein und verschwand plötzlich in den Wolken. Dicht am Aufstiegsplatz des Ballons hatten 13 Automobile verschiedener Konstruktion Aufstellung genommen und starteten 15 Min. später nacheinander mit Pausen von je einer Minute. Der Automobil-Klub hatte zu diesem Zwecke seine besten Wagen zur Verfügung gestellt.

Jedem der Besitzer dieser Automobile, die zum größten Teil ihre Wagen persönlich lenkten, war laut Reglement ein schweiz. Offizier als militärischer Führer zugeteilt. Diesem letztern wurde die Aufgabe zu Teil, den Ballon zu beobachten und die einzuschlagende Richtung zu bestimmen, während die technische Führung des Wagens ausschliesslich Sache des Besitzers war. Es galt nun den Ballon zu verfolgen und ihm die Depeschen abzunehmen. Alle Mittel, sich in den Besitz von Nachrichten über Verbleib und Flugrichtung des Ballons zu setzen, wie das Einziehen von Erkundigungen bei der Bevölkerung, das Aufsteigenlassen mitgeführter kleiner Ballons, der Gebrauch des Telegraphen und Telephons waren erlaubt. Jeder Führer wählte sich seinen Weg völlig frei. Flüsse und Seen durften nach Belieben auf Brücken, Fähren und Schiffen überschritten, Ortskundige als Führer mitgenommen werden. Auch dem Ballonführer war für seine Fahrt völlig freie Hand gegeben. Er rüstete sein Fahrzeug nach Gutfinden aus, verbrauchte seinen Ballast frei und wählte seinen Landungsplatz nach bestem Ermessen. — Das Reglement gestattete im fernern eine einmalige Zwischenlandung mit Ausschiffung eines Passagiers, doch durfte der Ballon bei dieser Gelegenheit gefangen genommen werden. Die Landung musste spätestens 5 Stunden nach Aufstieg erfolgt sein und hatte möglichst auf Schweizerboden zu geschehen. — Soweit die Bestimmungen des Reglements.

Der Verlauf der Verfolgung bot viele interessante Momente. Der Flugrichtung des Ballons folgend, wandten sich die meisten der Verfolger auf das Zeichen des Übungsleiters flott abfahrend, gegen den Zürichberg. — Die unentschiedene Bewegung des „Mars“ über der Gegend teilte sich den Automobilen unverzüglich mit. Wagen sausten blitzartig nach Ost und West, andere wählten sich ihre Beobachtungspunkte stehenden Fusses und schliesslich wandten sich die meisten nach dem Rückzuge des „Mars“ in die Wolken in scharfem Tempo gegen Westen.

(Schluss folgt.)

Eine Frage.

(Eingesandt.)

In Nr. 24 der „Schweizerischen Militärzeitung“ findet sich die Notiz: „Mit Rücksicht darauf, dass die diesjährigen Herbstmanöver des IV. Armeekorps zum teil im Gebirge stattfinden, wird den an diesen Übungen teilnehmenden Truppen empfohlen, ihre Bekleidung und Beschuhung für den Gebirgskrieg einzurichten.“

Da ich selbst zu diesen Truppen gehöre, möchte ich fragen, wie ich meine Bekleidung und Beschuhung für den Gebirgskrieg einrichten soll!*) Die Oberkleidung nach Ordonnanz ist dem Soldaten gegeben worden, irgend eine Änderung an ihr vorzunehmen, ist verboten, und als Beschuhung trage ich so, wie ich sie im Zeughaus kaufe, die eidgenössischen Ordonnanzschuhe. Bezüglich dieser verstehe ich die „Empfehlung“ dahin, dass ich sie extra soll nageln lassen. Aber liegt nicht schon in der Bezeichnung „Ordonnanzschuhe“ und auch darin, dass man sie aus dem Zeughaus bezieht, ausgedrückt, dass der Soldat an ihnen keinerlei Veränderung oder Verbesserung vorzunehmen hat, um in den Krieg ziehen zu können? Und ich meine, dass, wenn für den Gebirgskrieg eine Veränderung an diesen Ordonnanzschuhen (Extranagelung) notwendig ist, dies die Militärverwaltung besorgen muss. Bezüglich der Bekleidung habe ich schon darauf hingewiesen, dass an der Oberkleidung der Soldat keine Änderung vornehmen kann und darf, diese hat er zu tragen, so wie er sie erhält; die Mahnung, sich für den Gebirgskrieg einzurichten, kann sich daher nicht auf die Oberkleidung, sondern nur auf das Unterzeug beziehen, das sich der Soldat selbst beschafft. Es ist wahrscheinlich damit gemeint, der Soldat solle wegen der kalten Nächte im Gebirge warmes Unterzeug mit in den Dienst nehmen. Auch wenn die Mehrzahl der Soldaten in der Lage wäre, über Unterzeug von verschiedener Dicke zu verfügen, so ist doch ganz ausgeschlossen, dass sie in den 16tägigen Wiederholungskurs einrücken mit einer Ausrüstung an Unterzeug für den Dienst in der Tiefe während der meist noch sehr heissen ersten Tage des Monats September und einer zweiten dickeren Garnitur für die 2—3 Nächte im Gebirge, wo es möglicher-

*) Anmerkung der Redaktion. Der Ausdruck: Bekleidung und Beschuhung für den Gebirgskrieg einzurichten — ist ja tatsächlich ein etwas unglücklicher, denn erstens handelt es sich hier überhaupt nicht um einen Gebirgskrieg, sondern um wenige Tage friedlicher Manöver und zweitens ist mit „Einrichtung von Bekleidung und Beschuhung für den Gebirgskrieg“ durchaus nicht ein feststehender, allgemein geläufiger Begriff ausgesprochen.