

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

Band: 52=72 (1906)

Heft: 26

Artikel: Ballon-Verfolgung mit Automobil

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-98320>

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>

Unausgesetzter Drang nach vorwärts solle alle Teile der Angriffstruppe beseelen. Wie das Heranarbeiten an den Feind zu geschehen hat, kann bei der Verschiedenheit der Verhältnisse nicht vorgeschrieben werden. Jedes Schematisieren des Angriffsverfahrens ist untersagt. Dauernde Verbindung zwischen den vorderen Teilen der Angriffstruppe und den rückwärts befindlichen Führern ist nötig. Jeder Teil, ob Gruppe, Halbzug, Zug, Kompanie, der die Möglichkeit vor sich sieht, vorwärts zu kommen, hat die Pflicht, diese auszunutzen. Die Länge der Sprünge ist abhängig von der feindlichen Feuerwirkung, der Bodenbeschaffenheit und der Geländegestaltung. Erwünscht sind lange Sprünge. Kleine Teile müssen sich meist mit kurzen Sprüngen begnügen. Das Springen in Gruppen erschwert das Vorwärtskommen. Sprünge von Teilen über Zugstärke erschweren die gegenseitige Feuerunterstützung. Die Unterstützungen folgen den Schützen; sie müssen vorgehen, sobald die Nahrung des Feuerkampfes es erfordert. Vielfach wird Vorlaufen mit Atempausen, Zerlegung in kleine Einheiten und Anwendung der geöffneten Form stattfinden müssen. Das Aufgeben der geschlossenen Form gilt als ein Übel, das sich vielfach vermeiden lässt. Geschlossene Abteilungen können im wirksamen Infanteriefeuer nicht gezeigt werden. Hat die vordere Linie den Eindruck gewonnen, dass die Entscheidung herangereift ist, so darf sie nicht zögern, den Sturm zu wagen. Durch Winke gibt sie von ihrem Entschluss nach hinten Kenntnis. Der Sturmentschluss kann auch von dem hinten befindlichen Führer ausgehen. Beim Begegnungsgefecht darf die Avantgarde sich nicht scheuen, eine breitere Form anzunehmen, als nach ihrer Stärke zur Durchführung eines ernstesten Kampfes angezeigt ist. Es kann ratsam sein, die Avantgarde zurückzunehmen. Beim Angriff auf einen zur Verteidigung entwickelten Feind ist eine eingehende Erkundigung der Stellung durch Infanterie-Offizierspatrouillen nötig. Hat der Führer daraufhin den Entschluss gefasst, wo er angreifen will, so stellt er seine Truppe möglichst nahe der feindlichen Stellung bereit. Die Bereitstellung soll der feindlichen Waffenwirkung und möglichst auch der Sicht entzogen sein. Das Heranführen in die Bereitstellung muss unter Vornehmen schwacher Sicherungen durch strahlenförmiges Vorziehen vieler Kolonnen erfolgen. Den Truppenverbänden werden Angriffsräume (Gefechtsstreifen) zugewiesen. Das Heranschaffen von Maschinengewehren beim Angriff gilt als von besonderem Nutzen. Zur Umfassung beim Angriff ist Fesselung des Feindes in der Front Vorbedingung. Eine Verteidigung, die einen entscheidenden Sieg herbeiführen will, muss

mit angriffsweisem Verfahren gepaart sein. Feldbefestigungen verlieren einen grossen Teil ihres Wertes, wenn sie dem Feinde das Erkennen der Stellung erleichtern, sie sollen keine zusammenhängende Linie, sondern Gruppen bilden. Zum Gegenangriff aus der Front wird der Verteidiger erst übergehen dürfen, wenn der Sturm abgeschlagen oder der Gegner unmittelbar vor der Stellung niedergedrungen ist. Die gestaffelte Hauptreserve, die des Angreifers Flanke zu treffen sucht, tritt in Tätigkeit, wenn der feindliche Hauptangriff in vollem Gange ist.

Das neue Reglement enthält ferner besondere Abschnitte über das hinhaltende Gefecht, das Abbrechen des Gefechts, den Rückzug, die Verfolgung, sowie über Ortschafts- und Waldgefechte, die unter Berücksichtigung der neueren Erfahrungen nach den allgemein bekannten Grundsätzen behandelt sind, während der Abschnitt über das Verhalten zu den anderen Waffen eine Ergänzung erfuhr. Die Abschnitte über das Gefecht der Kommandoeinheiten sind vollständig umgearbeitet und der Abschnitt über die Führung ist besonders eingehend behandelt.

Somit erscheint das neue deutsche Reglement folgerecht auf den neuesten Kriegserfahrungen und taktischen Erwägungen aufgebaut. Nur das erscheint vielleicht fraglich, ob die hohen kriegerischen Leistungen so mannigfach entgegenwirkenden, sich beständig steigernden Einflüssen der modernen Kultur, so ideale Schützen von derartiger Selbständigkeit, Initiative, Urteil und Tatkraft zu erziehen gestatten werden, wie sie das neue Reglement fordert und ob die ausserordentliche Zähigkeit der Japaner im Gefecht in gleich hohem Grade das Erbteil der germanischen Rasse ist und bleiben wird.

Ballon-Verfolgung mit Automobil.

(Schluss.)

Inzwischen sind die ausführlichen Berichte der militärischen Führer der Automobile und des Ballons prompt eingetroffen. Sie bieten uns in ihrer Gesamtheit ein anschauliches Bild über Auffassung und Durchführung der ihnen gestellten Aufgabe, zeigen uns die verschiedenen Mittel, die dem einen und andern Teil zum Erfolge verhalten und beweisen uns gleichzeitig die unter gewissen Bedingungen zur Lösung spezieller Aufgaben im Kriege schätzenswerte Leistungsfähigkeit von Ballon und Automobil.

Nach den Aufzeichnungen des Ballonführers, Oberst Schæck, der, Wind, Wolken und Gelände äusserst geschickt ausnützend, in hervorragender Weise sich seiner Aufgabe entledigte, schlug der Ballon nach Bildung einer Schleife um den Käferberg, hervorgerufen durch lokale Wind-

strömungen, in der Höhe von zirka 1500 m ü. M. ausgesprochen östlichen Kurs ein.

Bei einer mittleren Geschwindigkeit von 17 km pro Stunde oder 4,7 m pro Sekunde (Dauer der Fahrt 3 Stunden 42 Minuten, zurückgelegter Weg 62 km) durchflog „Mars“ in ziemlich gerader Linie die Strecke Schlieren-Dietikon-Lenzburg-Suhr, um sich in der Gegend von Schönenwerd, die Aare traversierend, gegen Norden zu wenden. Im Verlaufe der Fahrt stets steigend, passierte er bei einer Maximalhöhe von 2600 m den Jura, fiel nach Öffnung des Ventils innert 14 Minuten um rund 2000 m und landete endlich 1 Uhr 52 Minuten „sehr glatt“ in der Nähe von Gelterkinden. Aufgelassene Brieftauben brachten noch am frühen Nachmittag die Depesche nach Zürich: „Glückliche Landung bei Rüneberg, kein Feind in Sicht!“ —

Es dürfte von besonderem Interesse sein, auch der Fahrt eines Automobils zu folgen und den Rapport, der auf dem Landungsplatze zuerst eingetroffenen Offiziere an dieser Stelle wiederzugeben:

R a p p o r t

über die Verfolgung des Ballons „Mars“ durch Automobil No. 3 = Martini 40 HP, Phaeton am 17. Juni 1906.

Besitzer des Wagens und Fahrer: Kav.-Hauptmann Nabholz-von Grabow.

Militärischer Begleiter: Art.-Oberstleutnant Honegger.

Abfahrt des Ballons: 10 Uhr 9 Min.

Abfahrt unseres Wagens: 10 Uhr 18 Min.

Der Ballon schlug zuerst nordöstliche Richtung ein, was uns veranlasste, unsern Weg über Höngg, Richtung Käferberg zu nehmen.

Vor der Brücke (Höngg) wurde angehalten zu kurzer Orientierung, dann sofort über Höngg auf den Käferberg (respektive Plateau westlich vom Käferberg) vorgerückt. Auf diesem Plateau, wo der Ballon direkt über uns stand, wurde wieder angehalten und beobachtet, bis der Ballon in den Wolken verschwand.

Nachdem wir etwa eine Viertelstunde vergeblich auf dessen Wiedererscheinen gewartet hatten, entschlossen wir uns, auf dem Plateau bleibend, in der Richtung gegen Affoltern vorzugehen. Am Nordende des Plateau angelangt, bemerkten wir plötzlich den Ballon noch halb in den Wolken, nunmehr langsam in südwestlicher Richtung ziehend, worauf wir beschlossen, über Regensdorf gegen das Hochplateau von Weiningen nachzurücken.

Schon nach wenigen Minuten war der Ballon unsern Blicken wieder entschwunden. Wir fuhren nichtsdestoweniger, da wir nunmehr die von ihm eingenommene Richtung zu erkennen glaubten, über Regensdorf-Weiningen bis auf das Hoch-

plateau zwischen Weiningen und Dietikon vor, wo wir neuerdings zur weiteren Orientierung anhielten. Nach zirka 10 Minuten sahen wir den Ballon auf einige Sekunden in einer kleinen Wolkenlichtung erscheinen und nach unserer Meinung in der Richtung Bremgarten steuernd.

Wir fuhren nun in beschleunigtem Tempo nach Dietikon mit der Absicht, auf die Mutschellen-Höhe zu gelangen. Kaum hatten wir das Dorf Dietikon durchquert, sahen wir auf einen Moment den Ballon, wie uns schien, nunmehr nordwestliche Richtung einschlagend und entschlossen uns, der besseren Strasse wegen und um mehr der Richtung entgegen zu kommen, den Umweg über Baden zu nehmen.

In Baden (12 Uhr) war nichts mehr vom Ballon zu sehen, erst als wir am Waldrande westlich Dätwyl fuhren, erblickten wir denselben und zwar ziemlich deutlich in der Direktion Lenzburg. Somit fuhren wir möglichst rasch über Mellingen-Wohlenschwyl-Mägenwyl-Othmarsingen nach Lenzburg. Dort angekommen, stand der Ballon beinahe senkrecht über uns, sich, wie es uns schien, in nordwestlicher Richtung bewegend, was uns veranlasste über Wildeggen zu fahren, um eventuell der Aare entlang Richtung Aarau vorzugehen. Von Wildeggen fuhren wir dann auch nach Aarau, den Ballon öfters über uns sehend. In der Nähe von Aarau (wo wir um 1 Uhr durchfuhren), bei Rohr, hielten wir an, da wir uns zuerst wieder über die Flugrichtung des Ballons, der wieder hinter Wolken verschwand, genauer orientieren wollten. Beim nächsten Erscheinen desselben sahen wir ihn in nordwestlicher Richtung über den Jura, anscheinend Richtung Liestal ziehen. Wir überlegten uns nun kurz, ob wir den Jura via Hauenstein passieren sollten, entschlossen uns aber, da wir dabei einen Umweg hätten machen müssen, der der Flugbahn des Ballons direkt entgegengesetzt gewesen wäre, die kürzere, wenn auch schwierigere Überquerung der Schafmatte zu versuchen.

Während der Überfahrt über die Schafmatte verloren wir den Ballon wieder vollständig. Zudem war der Aufstieg auf dem steinigen und ausgewaschenen, mit tiefen Wasserrinnen versehenen Feldweg äusserst schwierig und eine speziell starke Steigung, wo die Räder der Steine wegen keine Adhäsion mehr hatten, konnte nur durch Entlastung des Wagens von allen Insassen, mit Ausnahme des Fahrers, überwunden werden.

Auf der Höhe der Schafmatte angelangt, trostlose Öde, höhnende Wolken, vom Ballon keine Spur!

Immerhin, sagten wir uns, gibt es keinen andern Ausweg, als die vom Ballon nun einmal eingeschlagene Richtung weiter zu verfolgen und

wir fuhren auf bodenlosen Wegen gegen Oltingen weiter. Als wir kaum aus dem Walde herausgekommen waren, sahen wir, anscheinend in der Ferne, direkt vor uns den Ballon. Nach einigen Sekunden entschwand derselbe bei einer Wegbiegung wieder unsern Blicken und wir sahen ihn erst wieder kurz bevor wir Oltingen erreichten, als er eben landete, anscheinend am Rande eines Wäldchens in unmittelbarer Nähe von Wenslingen (1.50).

Nun ging die Jagd gegen Wenslingen los. Schon auf dem Wege dorthin entschwand der Ballon unsern Blicken. In Wenslingen angekommen, nachdem wir auf unserer ganzen Fahrt weder telephonische, noch irgend welche andere Auskunft in Anspruch genommen hatten, frugen wir zum erstenmale eine dortige „Dorfschöne“, ob ein von Wenslingen direkt in der Richtung der Landungsstelle führender, kleiner Feldweg passierbar sei. Die Antwort lautete bejahend, doch bald endete der Weg in einer Kiesgrube. Wir umfuhren dieselbe, nun direkt über Feld und Äcker fahrend, in der Hoffnung, so noch ans Ziel zu gelangen. Zu unserem Schrecken hemmte aber eine grosse Schlucht neuerdings unsern Lauf (2.02), die ein Weitervordringen vollständig verunmöglichte. Ein zufällig anwesender Bauer belehrte uns, dass der Ballon bei Rünenberg niedergegangen sei, wir sahen bald ein, dass uns nichts anderes übrig blieb, als noch den grossen Umweg über Zeglingen auf die andere Seite der Schlucht (6½ km) zu machen.

Zwei der Teilnehmer versuchten, die Schlucht zu Fuss zu bezwingen, um womöglich noch vor Ablauf der vorgeschriebenen 15 Minuten zur Landungsstelle zu kommen (trafen aber erst 15 Minuten nach dem Wagen ein), während Nabholz-von Grabow mit den übrigen Insassen nach Wenslingen zurückfuhr und über Zeglingen-Kilchberg, so schnell es der kurvenreiche und hügelige Weg erlaubte, Rünenberg zustrebend, von da querfeldein fahrend, 2 Uhr 18 Minuten als erster verfolgender Fahrer die Landungsstelle erreichte, freudig begrüsst von Herrn Oberst Schæck, der wohl innerlich die von uns „Satans-Tobel“ getaufte Schlucht segnete.

Resultate der Ballonverfolgung:

	Ankunft auf dem Platze
1) Kav.-Hauptm. Nabholz-von Grabow mit Art.-Oberstlt. Honegger, Martini 40 HP.	26 Min. n. Landung
2) Art.-Oberstlt. Gyr mit Inf.-Oberstlt. Talberg, Gyr 20 HP.	45 „ „ „

	Ankunft auf dem Platze
3) Herr Badertscher mit Art.-Lt. v. Wurstemberger, Bayard-Clement 14/18 HP.	49 Min. n. Landung
4) Ing. Bolliger mit Lt. der Ballonkomp. Karrer, Bayard-Clement	56 „ „ „
5) Art.-Major Spoerri mit Art.-Oberstlt. Karrer, Saurer 30/32 HP.	115 „ „ „
6) Herr Wunderly-Volkart mit Oberstlt. der Ballonkomp. Messner, Martini 40 HP.	} gelangten in die Nähe des Landungsplatzes
7) Herr C. J. Schmidt mit Oberstlt. der Ballonkomp. Frischknecht, Renault 20 HP.	
8) Kav.-Oberstlt. Hürlimann mit Art.-Hauptm. Anderwert, Clement 12 HP.	
9) Wagen des Schiedsgerichts	

Es darf als eine äusserst befriedigende Leistung der Automobile und deren Führer betrachtet werden, dass von 13 an der Verfolgung teilnehmenden Wagen 5 auf die inmitten unwegsamer Gegend liegende Landungsstelle und 4 weitere in die Nähe derselben dirigiert wurden. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die Mehrzahl der Verfolger den Ballon nach seinem Verschwinden in den Wolken über der Gegend von Schlieren während der ganzen Dauer ihrer Fahrt nie mehr zu Gesicht bekam und lediglich auf Überlegungen, Erkundigungen und auf die Aussagen der Bevölkerung angewiesen war. — Dieser letztern gebührt denn auch in hohem Masse der Dank der Beteiligten. Es war eine Freude, konstatieren zu können, mit welchem Eifer zu Stadt und Land die Leute die Automobilfahrer mit Rat und Tat unterstützten, welches Interesse sie, durch die Presse aufgeklärt, der Sache entgegengebracht und welche bewundernswerte Nachsicht sie den mit den weiss-roten Farben geschmückten Wagen erwiesen. Die Landesfahne wirkte geradezu Wunder.

So darf man denn mit voller Befriedigung auf den unternommenen Versuch zurückblicken. Zweifellos ist bei guter Führung des Ballons in unserm schwierigen Gelände selbst bei mässigem Winde den verfolgenden Automobilen eine schwere Aufgabe gestellt. Der Erfolg der Mehrzahl der Wagen hat aber bewiesen, dass bei sachkundiger Führung derselben die Aussicht auf Lösung ihrer Aufgabe nicht gering ist und zugleich den allgemeinen lebhaften Wunsch nach Wiederholung der für alle Beteiligten so äusserst

interessanten und anregenden Übung wachgerufen. Eine seither von einigen Mitgliedern des Automobilklubs unternommene zweite Verfolgung des von Oberleutnant der Ballonkompagnie Messner geführten „Mars“, der seinen Weg diesmal mit 40 km Geschwindigkeit pro Stunde über den Bodensee nahm und in Vorarlberg hart an der bayrischen Grenze niederging, hat mit auffällender Deutlichkeit bewiesen, wie trotz der gesteigerten Geschwindigkeit offenbar infolge der vermehrten Übung die Chancen für die Automobilführer wachsen. — Es ist denn im Interesse der militärischen Sache, gestützt auf das verständnisvolle Eingehen der beteiligten Klubs zu hoffen, dass derartige Übungen auch in Zukunft in unserm Lande wiederholt werden, sei es um dem Rad der Zeit folgend, positive und negative Erfolge und Erfahrungen festzulegen, sei es um das Interesse an den beiden künftigen Kriegsmitteln zu wecken und damit deren Ausgestaltung zu fördern. A.

Neue Bekleidung und Ausrüstung.

In der Monatsschrift für Offiziere werden die „Neuesten Beschlüsse der Kommission für Reform der Bekleidung und Ausrüstung der Infanterie“ von deren Präsidenten bekannt gegeben.

Diesen Darlegungen ist zu entnehmen, dass es sich im Jahre 1906 um voraussichtlich endgültige Proben handelt und dass diese Proben nur in Militärschulen vorgenommen werden, welche unter der Leitung und dem Kommando von Mitgliedern der Kommission stehen.

Den Darlegungen ist dann weiter noch zu entnehmen, dass, ausgenommen die Kopfbedeckung*), nur noch ein Modell für Bekleidung, wie Ausrüstung und Packung weiter erprobt werden soll. Hieraus geht hervor, dass für die Kommission die zweckmässigste Art der Reform feststehend ist, dass sie sich über das für jedes Bekleidungs- und Ausrüstungsstück beste Modell geeinigt hat und dass es sich für die Kommission bei den Proben dieses Jahres nur darum handelt, die Zweckmässigkeit von Änderung kleiner Details an den feststehenden Modellen zu erproben.

In diesem Stadium der Versuche, d. h. wenn die Ansicht der Kommission über das beste Modell feststehend ist und wenn die diesjährigen Proben zu einem „endgültigen“ Resultat

führen sollen und es sich um eine „entscheidende“ Antwort auf die Fragen handelt, ist es geradezu unverständlich, dass die Versuche nur noch dort gemacht werden sollen, wo die Mitglieder der Kommission das entscheidende Wort sprechen. Gerade das Umgekehrte sollte der Fall sein. So lange die Kommissionsmitglieder noch nicht mit sich im Reinen sind über die Richtigkeit und Zweckmässigkeit ihrer Gedanken, so lange sie noch studieren und die verschiedenartigsten Modelle erproben müssen, da gehört ihnen bei den Versuchen das alleinige Wort und andere, die zugezogen werden, arbeiten nur als ihre Werkzeuge und haben nur auf bestimmte Fragen zu antworten. Ist die Kommission aber durch dieses Studium zu einer bestimmten Meinung gekommen (unwesentliche Details spielen keine Rolle, wie z. B. ob die Wadenbinde „etwas breiter“ sein sollte!), handelt es sich somit um die letzte Erprobung, die zu einem „endgültigen“ Resultat, zu „entscheidender“ Beantwortung der Fragen führen soll, so gebietet nicht bloss das Interesse der Sache, sondern es liegt im eigenen Interesse der Kommission und ihres Werkes, dass die Mitglieder der Kommission gänzlich zurücktreten, die weitere Erprobung ihres Modells durch andere vornehmen lassen und das Urteil darüber abwarten, bevor sie ihre endgültigen Vorschläge höheren Orten einreichen. — Anderes Handeln ist nicht allein aussergewöhnlich, es veranlasst auch zu allerlei Gedanken, die zweifellos unberechtigt, aber weder der Kommission noch ihrem Werk von Nutzen sind.

Ich bin durchaus damit einverstanden, dass Fragen, bei denen Vernunft und Zweckmässigkeit nicht allein, sondern Eitelkeit und individueller Geschmack auch mitsprechen, schliesslich nicht anders endgültig gelöst werden können, als indem man auf die vielen verschiedenen Meinungen der Menschen nicht mehr hört, sondern einfach dekretiert; aber derjenige, der berufen und verpflichtet ist, den Knoten so zu lösen, hat daneben, wenn ihm eine Beurteilung der Vorlage durch Unbefangene vorenthalten wurde, wenn die Studienkommission etwas vorlegt, das sie sorgfältig vor dem scharfen Winde fremder Beurteilung bewahrt hat.

Im übrigen sei unsere persönliche subjektive Ansicht über all die Kleiderreformgedanken nochmals ausgesprochen. — So gerne ich bereit bin, anzunehmen, dass unsere Kommission das Beste und Schönste ausgedacht hat und dass sie daher eine gewisse Berechtigung hat, ihr Werk vor der vorschnellen Kritik und vor den Korrekturen Naseweiser und Übelwollender zu schützen, so möchte ich doch wünschen, dass es noch recht viele Jahre gehen möchte, bis man daran denkt,

*) Hier handelt es sich noch um Käppi oder Helm aus Kork und bei beiden darum, ob die Ledereinfassung der Schirme und das Sturmband von grauer Farbe oder naturfarben sein soll.