

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

Band: 62=82 (1916)

Heft: 9

Artikel: Der Weltkrieg

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-32709>

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: 13.05.2025

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

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

Mit den Beilagen: **Literaturblatt** (monatlich) und **Mitteilungen der Eidg. Militärbibliothek** (vierteljährlich).

LXII. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LXXXII. Jahrgang.

Nr. 9

Basel, 26. Februar

1916

Erscheint wöchentlich. — Preis halbjährlich für die Schweiz Fr. 5. —, fürs Ausland Fr. 6.50. — Bestellungen direkt an **Benno Schwabe & Co., Verlagsbuchhandlung in Basel**. Im Auslande nehmen alle Postbureaux und Buchhandlungen Bestellungen an. — Inserate 85 Cts. die einspaltige Petitzeile.

Verantwortlich für die Herausgabe des Blattes i. V.: **K. Schwabe**.

Inhalt: Der Weltkrieg. — Kampf und Schlacht in der bildenden Kunst. (Schluß.) — Kieferschüsse. — Gedanken zur Gestaltung des militärischen Vorunterrichts in der Zukunft. — Tapferkeit und Kühnheit.

Der Weltkrieg.

LVIII. Der österreichisch-ungarische Vormarsch in Albanien.

Es war vorauszusehen, daß der Niederwerfung Serbiens und der Besetzung Montenegros ein Vormarsch von Truppen der Zentralmächte nach Albanien folgen würde. Maßgebend hiefür war nicht nur, daß dieses Land zur Zufluchtsstätte und zum Retablierungsgebiet der serbischen Heeresreste und montenegrinischer Truppenteile, die sich der Waffenstreckung entzogen hatten, geworden war, sondern namentlich die militärische Bedeutung des ganzen Gebietes bei der gegenwärtigen Lage und vor allem diejenige seiner beiden Hafenstätte Durazzo und Valona. Fraglich konnte nur sein, ob man für diese Operation nicht die günstigere Jahreszeit abwarten wollte.

Ein in den Händen der Ententetruppen befindliches Albanien bildet immer, trotzdem es ja für die Operationen größerer Heeresmassen an und für sich kein günstiges Gebiet ist, eine stete Flanken- und Rückenbedrohung für jede gegen die englisch-französische Salonikstellung gerichtete Unternehmung der Zentralmächte. Besonders kommt aber Durazzo in Betracht, weil von ihm aus über Elbasan, Ochrida und Monastir eine direkte Verbindung nach Saloniki führt. Diese Verbindung datiert schon aus der römischen Zeit, denn Dyrrhachium, wie Durazzo damals genannt wurde, war der Landungsplatz der Römer für den Uebergang von Italien nach Griechenland und die schon genannte Verbindung, die Via Egnatia, bildete die Etappenlinie für die Operationen in Mazedonien und später gegen Byzanz. Aus diesen Gründen machte Pompejus im Bürgerkriege Dyrrhachium zu seinem Hauptwaffenplatz. Hier wurde er von Cäsar eingeschlossen, brach dann aber den Einschließungsring und marschierte nach Pharsalus, wo es zu der für ihn unglücklichen Entscheidungsschlacht kam. In den Kriegen zwischen dem weströmischen und dem oströmischen Reich hat Durazzo stets eine hervorragende Rolle gespielt. Die Normannenherzöge, die sich in Unteritalien häuslich eingerichtet hatten, sind zu verschiedenen Malen mit ihren Flotten vor der festen Hafenstadt erschienen und haben sie auch vorübergehend im Besitz gehabt, bis Durazzo am Ende des 14. Jahrhunderts für etwa 100 Jahre

an Venedig kam, um dann 1501 an die Türken überzugehen. Gegenwärtig gehört es dem, der dort seine Truppen stehen hat. Das ist nun zur Stunde nicht recht klar, ob die Stadt unter montenegrinischem, serbischem oder italienischem Kommando steht oder ob dort Essad Pascha und seine Parteigänger regieren. Sehr wahrscheinlich dürften aber die Italiener den Befehl führen, denn nach einer amtlichen österreichischen Meldung sind die Oesterreicher in ihren gegenwärtigen Stellungen um Tirana von italienischen Truppenteilen angegriffen worden.

Nachdem die Armee Köveß mit der Besetzung von Skutari, San Giovanni die Medua und Alessio sich in den Besitz des Dringolfes gebracht und damit den Vormarsch nach Albanien in glücklichster Weise eingeleitet hatte, mußte ihr nächstes Ziel Durazzo sein. Hiezu war es vor allem nötig, sich des Flußtales des Ismi zu versichern. Das ist geschehen durch die Einnahme von Kruja und Tirana. Man steht jetzt noch etwa 30 km von Durazzo entfernt, also etwas mehr als Tagesmarschentfernung. Aber mit dem Besitze von Tirana ist man bereits Herr der von Durazzo über diese Stadt nach Elbasan führenden Wegverbindung. Befinden sich, wie die Behauptung geht, bereits bulgarische Truppen in dieser letztgenannten Stadt, so ist die Hauptverbindung nach Saloniki überhaupt schon in Feindeshand. Kann dann die Besetzung von Durazzo nicht noch längs der Küste den Anschluß nach Valona finden, so kommt sie in die gleiche Lage, in der sich Pompejus gegenüber Cäsar befunden hat, als dieser seinen Zirkumvallationsring um Dyrrhachium legte. Es bleibt nichts anderes mehr übrig, als Durchbruch, Kapitulation oder Einschliffung. Darum kreuzt ständig ein starkes italienisches Geschwader vor Durazzo, darum machen aber auch österreichisch-ungarische Tauchboote und Wasserflugzeuge alle Anstrengungen, diesem Geschwader möglichststen Schaden zuzufügen.

Unter diesen Umständen ist die Verteidigung von Durazzo keineswegs eine leichte Sache. Es ist daher gar nicht ausgeschlossen, daß der noch unbekannte Leiter der dortigen Operationen von hartnäckigem Widerstande absieht und zeitige Räumung dem bereits skizzierten Dilemma vorzieht. In diesem Falle muß Valona zum Operationsziel des österreichisch-ungarischen Vormarsches werden.

LIX. Der Krieg zur See.

1. Der „Appam“-Fall.

Nach der Seeschlacht bei den Falklandsinseln und der Hetzjagd englischer, russischer und japanischer Schiffe auf die „Emden“ und die „Königsberg“ erachtete man in England die deutsche Auslandflotte als abgetan und das weite Meer, mit Ausnahme der engeren Nordsee, für alles, was englische Flagge führt, als fahrsicher. Nun hat sich plötzlich etwas ereignet, das diese Illusion unangenehm zu beeinträchtigen imstande ist und erneut beweist, wie gerade in diesem modernsten der Kriege neben allen technischen Vervollkommnungen auf ursprüngliche Kampfmittel zurückgegriffen wird.

Am 1. Februar ist in Norfolk, einem Hafen an der Ostküste der Vereinigten Staaten, unter deutscher Flagge der englische Handelsdampfer „Appam“ eingelaufen, der seinen Namen von einem Hafenort an der afrikanischen Goldküste entlehnt hat. Er führte eine deutsche Prisenbemanning an Bord, daneben aber noch eine Zahl von Passagieren, die von andern beschlagnahmten und versenkten Schiffen übernommen worden war. Dieser „Appam“ ist irgendwo in den afrikanischen Gewässern zwischen den Kapverdeschen und den Kanarischen Inseln von einem deutschen Schiffe aufgebracht worden, über dessen Name und Herkunft noch völliges Dunkel herrscht. Nach einer Version soll dieses Schiff „Möve“ heißen, identisch mit dem gleichnamigen Vermessungsschiff der Deutschen Kriegsmarine sein und unter der Vermummung eines Frachtdampfers von Kiel kommend die englische Blockade gebrochen haben. Eine andere bringt das rätselhafte Schiff mit demjenigen in Zusammenhang, das seinerzeit bei den Azoren der Internierung entweichen konnte. Nicht ausgeschlossen ist, daß das Schiff überhaupt nicht Möve heißt, einen andern Namen führt und in irgend einem befreundeten oder neutralen Hafen als Kriegskreuzer zu Kaperzwecken gechartert, ausgerüstet und armiert worden ist. Am betrüblichsten aber für die englische Seeherrschaft ist, daß es in den Gewässern zwischen Europa, Afrika und Amerika bereits sechs britische Dampfer versenkt hat und dem in einen deutschen Hilfskreuzer umgewandelten ursprünglich englischen „Appam“ selbst noch zwei weitere englische Schiffe zum Opfer gefallen sind.

Damit gemahnt der „Appam“-Fall unter veränderten Bedingungen ganz an das Treiben der berühmten „Alabama“, die während des amerikanischen Sezessionskrieges als südstaatliches Kaperschiff die Meere unsicher gemacht und dem Handel der Nordstaaten schweren Schaden zugefügt hat. Dieses Schiff war in Birkenhead bei Liverpool gebaut worden, verließ im Jahre 1862, die britische Hafenbehörde geschickt täuschend, den Mersey, nahm auf den Azoren seine Geschütz- und Munitionsausrüstung, sowie die Kriegsbesatzung auf und beschlagnahmte in erfolgreichem Kaperkriege nicht weniger als fünfundsechzig nordamerikanische Schiffe. Als es 1864 zur Reparatur den Hafen von Cherbourg anlieh, wurde es von dem nordstaatlichen Kreuzer „Kearsarge“ aufgebracht und in dem sich entspinrenden Kampfe in den Grund gebohrt. Sein Auftreten hat die bekannte Alabamafrage zwischen den Vereinigten Staaten und England ausgelöst, die dann durch schiedsgerichtlichen Spruch in Genf dahin entschieden worden ist, daß Großbritannien,

weil es den Bau und das Auslaufen des Schiffes seinerzeit nicht verhindert hat, zu einer Schadenersatzsumme von rund 390 Millionen Franken verpflichtet wurde.

Im gegenwärtigen Falle handelt es sich vorläufig erst darum, ob die Regierung der Vereinigten Staaten das Prisenrecht der deutschen Besatzung des „Appam“ anerkennt und das Schiff damit als deutsches Eigentum erklärt, oder ob sie, dem englischen Ansuchen entsprechend, den Dampfer seinen frühern Reedern zurückgibt und die Prisenbemanning interniert. Irgend etwas Entscheidendes hat somit der „Appam“-Fall nicht an sich. Aber er illustriert, wie schon eingangs angedeutet worden ist, die kriegsgeschichtliche Tatsache, daß die zur See weniger starke Partei aus ganz natürlichen Gründen immer zum ursprünglichsten Mittel des Seekrieges, zur Kaperei, greift. Das trifft auch bei der „Alabama“ zu, denn die Südstaaten waren den Nordstaaten zur See bei weitem unterlegen. Auch die merchant adventurers, die „abenteuernden Kaufleute“ des Zeitalters der Elisabeth, an ihrer Spitze ein Franz Drake und andere, hatten damals, als England noch nicht die erste Seemacht war, alle Pirateneigungen, und der Flibustierkrieg, den sie gegen jedes Schiff spanischer Flagge führten, war im Grunde genommen nichts anders als staatlich legalisierte Seeräuberei.

2. Die gegenwärtige Kriegführung.

Gleich von Kriegsbeginn an hat die Flottentätigkeit aller Parteien in weiten Kreisen eine gewisse Enttäuschung ausgelöst. Angesichts der enormen Summen, die in England und in Deutschland, in Frankreich, Rußland und Italien, ja selbst in Oesterreich-Ungarn schon seit Jahren in den Bau gewaltiger Seestreitmittel gesteckt worden waren, erwartete man Seeschlachten wie bei Abukir und Trafalgar, Lissa und Tsushima. Statt dessen mußte man sich mit den Zusammenstößen bei Coronel in den chilenischen Gewässern, bei den Falklandsinseln, bei Helgoland und mehr oder weniger erfolgreichen Patrouillenfahrten in der Nordsee und im Adriatischen Meer begnügen, von denen, was die Zahl der beteiligten Schiffseinheiten anbelangt, nur die Aktion bei den Falklandsinseln einigermaßen zum Vergleich mit den genannten Seeschlachten herangezogen werden kann. Allerdings hat bei den Dardanellen von englischer und besonders von französischer Seite zeitweilig ein starker und rücksichtsloser Schiffseinsatz stattgefunden. Aber man hat ihm weniger Beachtung und damit auch nicht die genügende Bewertung geschenkt, weil ihm die Apretur eines Erfolges fehlte.

Man vergaß bei dieser Beurteilung, daß es England und Frankreich vor allem darauf ankommen mußte, die deutsche Auslandsflotte auf diese oder jene Weise unschädlich zu machen, um den eigenen Handelsschiffen, Truppen- und Materialtransporten freie Bahn zu schaffen. Man vergißt auch, daß weder für die deutsche noch für die englische Flotte jetzt schon eine zwingende Veranlassung vorliegt, aus ihrem reservierten Verhalten herauszutreten und den Stier bei den Hörnern zu packen. Für die erstere nicht, weil man sich an der belgisch-französischen Küste noch nicht den für eine moderne Flottenbasis erforderlichen, geeigneten Seehafen erkämpft und der an Zahl überlegene Gegner durch den Unterseebootskrieg noch nicht eine solche

Schwächung erlitten hat, daß von einem Kräfteausgleich gesprochen werden kann. Für die letztere nicht, weil es in der Nord- wie in der Ostsee vorläufig noch an einem erreichbaren und greifbaren Ziel gebricht, gegen das man das kostbare, nur schwer und langsam ersetzbare Schiffsmaterial mit einigen Erfolgsaussichten einsetzen kann. Am meisten wird aber vergessen, daß der Seekrieg nicht nur aus großen „direkten“ Aktionen, dem Kampf von Flotte gegen Flotte, der Invasion gegnerischen Gebietes durch Landungstruppen, dem Angriff feindlicher Küstenbefestigungen und der Kriegsblockade besteht, sondern, daß es daneben noch eine „indirekte“ Seekriegsführung gibt, die zum wesentlichsten Teil auf die wirtschaftliche Schädigung des Gegners durch die Unterbindung seines Handels hinausgeht.

In diesem „indirekten Stadium“ des Seekrieges befinden wir uns zur gegenwärtigen Zeit. Mit der „indirekten“ Seekriegsmethode hofft die schiffreichere Entente die Gegner wirtschaftlich niederzuzwingen. Das Hauptmittel dieser Kriegführung und ihre schärfere Form ist die Handelsblockade. Ihr typisches Beispiel und gegenwärtig das kriegsgeschichtliche Vorbild bildet die strategische Einschließung des südstaatlichen Sezessionsgebietes durch die nordstaatliche Marine im amerikanischen Sezessionskrieg 1861 bis 1864. Dieser Plan, nach der ihr Opfer umschlingenden Anacondaschlange der „Anacondaplan“ genannt, bestand darin, daß die fast 6000 km lange Ost- und Südküste der Sezessionsstaaten, sowie im Westen die Mississippilinie von den nordstaatlichen Seestreitkräften blockiert wurden, während im Norden der Landkrieg dafür sorgte, daß die Absperrung vollkommen wurde. Auf diese Weise gelang es den Nordstaaten durch Unterbindung des Baumwollexports und der Einfuhr europäischer Industrieerzeugnisse die Finanzen und die Widerstandskraft der Südstaaten so zu schwächen, daß dadurch der Kriegszweck erreicht wurde. Ursprünglich beabsichtigte Napoleon mit seiner Kontinentalsperre gegen England den gleichen Zweck. Da sie aber nicht „effektiv“ wurde, nur eine Papierblockade blieb, weil die Flottenmittel zur Blockierung des Küstengebietes bei weitem nicht ausreichten, so schädigte sie mehr die eigenen und die verbündeten Lande, was damals auch die Schweiz reichlich zu spüren bekam.

Durch die Handelsblockade, die sehr wohl mit der Kriegsblockade verbunden sein kann, wird der direkte Kampf gegen die Seemacht des Gegners umgangen und durch die Schädigung seines Volkswohlstandes, die Unterbindung der Zufuhr seiner Bedürfnisse ersetzt. Die Feinfühligkeit der modernen Volkswirtschaft solchen Verkehrsstörungen gegenüber stempelt daher diese Art der „indirekten“ Seekriegsführung heutzutage zu einem besonders wirksamen, für den Blockierten auf längere Dauer unerträglichen Mittel zur Erreichung des Kriegszweckes. Es ist daher ganz begreiflich, daß Deutschland und Oesterreich-Ungarn in Ausnützung ihrer zahlreichen und über einen großen Aktionsradius verfügenden Unterseeboote nicht nur die Blockade zu sprengen, sondern auch dem gegnerischen Handel Schaden zuzufügen versuchten. Da aber im Kriege jede Repressalie notwendigerweise zur Gegenrepressalie führt, so war die Bewaffnung der Handelsschiffe mit Geschützen nichts weiter als logische

Konsequenz, ein Akt der Notwehr. Man tat das, was zu den Zeiten allgemein üblich gewesen ist, als noch Schiffe unter dieser oder jener Flagge in seeräuberischer Absicht die Meere durchfurchten. Und es liegt in der gleichen Konsequenz, wenn jetzt Deutschland wie Oesterreich-Ungarn denkschriftlich erklären, daß in Zukunft jeder bewaffnete Handelsdampfer gleich wie ein Kriegsschiff behandelt werden wird.

Gleiche Mittel und Zustände erzeugen gleiche Gegenmittel. Die nordstaatliche Blockade des Sezessionsgebietes schuf die Blockadebrecher und das Kaperschiff „Alabama“, obgleich die Pariser Deklaration vom 16. April 1858 die Kaperei als abgeschafft erklärt hatte. Mit dieser „Alabama“ hat das Tun des rätselhaften Schiffes, das den „Appam“ genommen, um diesen selbst zu Kaperzwecken zu verwenden, verzweifelte Ähnlichkeit. So wird es immer sein, weil im Kriege, je länger er dauert, jede Partei für sich das Recht der Notwehr und des Notstandes in Anspruch nimmt. Und so wird es bleiben, bis die Satzungen des Völkerrechtes ihren kautschukartigen Charakter verlieren und allgemein verbindliche und respektierte Kraft erhalten.

—t.

Kampf und Schlacht in der bildenden Kunst.

Dr. phil. Konrad Escher.

(Schluß.)

Das 18. Jahrhundert, das Zeitalter Friedrichs des Großen, fußte in der militärwissenschaftlichen, historischen Schlachtendarstellung auf dem vorhergehenden, milderte aber dessen Pathos der Bewegungen und dessen schroffe Beleuchtungsgegensätze, abgesehen davon, daß die besonders im preußischen Heer strafferen Uniformen sowie die kurzen Perrücken eine entsprechend straffere Linienführung verlangten. Als literarische Parallele zu den Kriegsepisodenbildern des 17. Jahrhunderts mag der herrliche Roman *Simplicius Simplicissimus* des Grimmelshausen genannt werden; die feinen, von ruhiger objektiver Beobachtung und seelischer Vertiefung in den Gegenstand zeugenden Bildchen der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert dürften als die besten Illustrationen (im weitesten Sinne des Wortes) zu Goethes *Campagne in Frankreich* betrachtet werden. Und wie vortrefflich sich der militärische Beruf und die sachliche Darstellung kriegerischer Vorgänge mit poetischer Naturauffassung zu abgerundeten, intimen, heute noch lebensfrischen, Kunstwerken verbinden konnten, beweisen die Werke des volkstümlichen Landvogts von Greifensee, Salomon Landolts. In seiner Jugend hatte dieser fleißig Uebungen französischer Truppen beobachtet, dann sein zürcherisches Scharfschützencorps, das ihm so sehr ans Herz gewachsen war, bis zur Vollkommenheit ausgebildet; er hatte auch nicht geruht, bis er Friedrichs des Großen Parade von Potsdam gesehen, und dem König, als dem besten Soldaten seines Jahrhunderts, Auge in Auge gesehen und mit dem trefflichen Ziethen gesprochen hatte. Den stärksten Einfluß auf seine Kunsttätigkeit übten aber die Ereignisse, die sich um die Schlachten bei Zürich (1799) drehten, aus. Landolt wohnte den Gefechten bei, hatte österreichische und russische Einquartierung und ritt selbst im Aufklärungsdienst von einer Patrouille zur andern.