**Zeitschrift:** Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =

Gazetta militare svizzera

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

Heft: 11

**Artikel:** Die Benützung der Dampfschiffe auf dem Bodensee zu militärischen

Zwecken

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-93233

# Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

# **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

# 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF: 22.11.2025** 

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

man ihnen zum ersten Mal ben 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 verswendete 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 sichon am dritten Tag begonnen; vom sechsten Tag an "Ropf herein" und "Aroup 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 Lektion geübt.

Jebe Reiter trug eine lange Haselruthe und burfte erst vom Ende der zweiten Woche an mit Sporren reiten. Die Zäumung bestund aus dem Handzaum mit Weglassung der Zügelkette und des Nasenriemens, welche durch einen an einem besondern Gestell besindlichen schmalen, unter dem Mundstück des Gebisses durchgezogenen Nasenriemen ersetzt und auf diese Weise der seit einigen Jahren auf den Equitationsschulen von Wien und Hannover gebräuchliche Wischzaum bergestellt wurde.

Der Rapport bes Inspektors ber Waffe über bie Resultate bieser Dreffur sagt: "Alle biese Pferbe gingen in ber Bahn recht befriedigend und bewiesen ben Herren Offizieren, daß selbst bei roben Pferben in kurzer Zeit die nöthige Lenksamkeit und Biegsamkeit zu erzielen ift, sobald solche richtig bearbeitet werben."

Der Reitunterricht auf breffirten Pferben follte ein Fortbildungeunterricht fur die Offiziere, welche meift schon gute Reiter waren, sein. In ben erften Lettionen wurden hauptfächlich die Fehler in der Sal= tung, im Sit und in ber Führung redreffirt, bas Traben und bie großen und fleinen Bolten im Schritt geubt, am britten und vierten Tag bie großen und kleinen Volten und die Kehrtwendungen im Trab geritten, vom vierten Tag an Schulter herein und Kroupe herein, auch Halbtravers auf beiden Banben als Vorbereitung zum Galopp und zur Entwicklung bes Reitergefühls in die Lektionen eingeflochten und vom sechsten Tag an ber Galopp in ber bebeckten Bahn und auf der Allmend geubt; vom eilften Tag an zu ben fleinen Bolten im Galopp übergegangen, an bemfelben Tag Nachmittags auf der Allmend Rarriere geritten; am 15. und 16. das Kußwechseln im Galopp auf der Diagonale, am 17. und 18. das Barriere-Springen auf 21/2' bis 3' Hohe; vom 19. an die Pirouetten im Schritt und die Rehrtwechs= lungen im Galopp und Karriere in der Bahn ge= ubt, endlich vom 21. an das Angewöhnen an die Fahne nach Radaffy gezeigt, wobei in verhaltniß= mäßig fehr turger Beit ein gang befriedigendes Refultat erreicht wurde, indem nach breimaliger Uebung jedes Pferd der Fahne fo nahe folgte, daß beffen Ropf vom Fahnentuch berührt wurde und zum Schluß über drei auf die Erde neben einander gelegten Fah= nen von weiß und rothem Tuch wegschritt ober sprana.

Auch über biese Leistungen spricht sich ber Bericht bes Inspettors sehr anerkennend aus, ebenso über bie theoretischen Kenntnisse ber Schüler. Dieses günstige Resultat, das namentlich der gewandten und sicheren Leitung des Kurses durch herrn Obersten Wehrli zu verdanken ist, dürste zu fernerer Abhaltung solcher Kurse ermuntern. Der herr Inspettor sagt auch schließlich: "Die Zweckmäßigkeit des Kurses konnte wohl von Niemanden bezweiselt werden, der sich die Mühe geben wollte, die Anordnung näher zu prüfen. Allein nichtsbestoweniger ist es erfreulich, daß schon bei dem ersten Versuch der Erfolg in die Augen springend war, so daß diese Erweiterung des Unterzichts sich Bahn gebrochen hat."

# Die Benützung der Dampfichiffe auf dem Bodensee zu militärischen Bwecken.")

Sowohl in militärischen als politischen Zeitungen wurde es schon vielfach angeregt, die Dampfschiffe auf dem Bodensee zu militärischen Zweden zu ver= wenden, und gerade dieserhalb scheint es angemeffen, biesen Gegenstand einer eingehenden Betrachtung zu unterwerfen.

Die Benüßung ber Schiffe auf bem Bobensee zu Kriegszwecken hat schon mehrfach stattgefunden. Abgesehen von ben 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 Zusuhr abzuschneiden. Später, als er sich am Unstersee festsetze, dienten ihm 14 Schiffe zum Truppenstransport nach der Insel Meinau, worauf er das bortige Schloß belagerte und einnahm.

Herzog Clermont wollte im Jahre 1744 Bregenz erobern; bie gute Befestigung ber Klause und bes Pfänders hinderten ihn aber den Angriss im Often unternehmen zu können, weßhalb 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 Runkt war mit Batterien versehen, und die französische Flottille 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 ben Jahren 1799 und 1800 vereinigten bie

<sup>\*)</sup> Wir entnehmen diese Abhandlung der öftreichischen militärischen Zeitschrift von Streffleur, in der Ansficht, daß sie manches Interesse auch uns bietet.

Defterreicher bie Segelichiffe in bem Bafen von Bregeng und übergaben fie bem englischen Oberften Billiame gur Bilbung einer Klottille. Die großeren Schiffe führten Ranonen, welche an bem vorberen Theile angebracht maren, auf einem Rahmen lagen und auch feitwarts gewandt werben fonnten; die Bemannung bing von der Große ber Schiffe ab. Dberft Williams leiftete mit feiner Flottille nicht unwefent= liche Dienste; als unter Anderm im Monate Mai 1799 bie Frangofen über ben Rhein gurudgebrangt wurden, freugte bie Flottille gegen Arbon, landete bei Rorschach und eroberte 8 Kanonen, einige Morfer und 6 nicht gang vollendete Ranonier-Schaluppen; nach der zweiten Buricher Schlacht biente bie Blot= tille bazu, das Magazin von Rorschach nach Lindau und Bregeng zu bringen. Der Ausgang des Relb= juges 1799 gewährte ben Frangofen bie ungeftorte Befetung ber Schweiz, und fie folgten bem Beispiele ber Defterreicher, indem auch fie eine Flottille auf bem Bodenfee errichteten. Die Chronik von Lindau berichtet hierüber:

"Der 11. Mai (1800) war für die hiefige Stadt ein Schreckenstag; schon Mittag 1 Uhr erblickte man auf dem See die französische Flottille, 7 Schiffe start, von Rorschach aus geraden Weges anher rudernd 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 benütten bie Tiroler und Borarlberger bie Schiffe des Bobenfees mehrfach, um Lindau und den benachbarten Orten ungebetene Besuche abzustatten.

Die rafche Bewegung und erhöhte Tragfähigkeit ber Dampfichiffe in Berbindung mit beren Schleppschiffen werden baber in fünftigen Kriegen, welche fich bis an bie Ufer bes Bobenfees erstrecken, unzweifelhaft von großem Rugen sein.

Ghe bieß naher berührt wird, follen bie Schiffe Erwähnung finden, welche nach ber "Allgemeinen Zeitung" zum Froschmäusekrieg auf bem Bobensee Beranlaffung gaben.

# I. Banerische Schiffe.

# Dampfichiffe.

	Pferbefraft.	Ctr. Tragfraft.
Concordia	32	600
Maximilian	42	700
Merfur	24	300
Stadt Lindau	45	900
Gin im Bau begriffence	55	

### Schleppichiffe.

	Centner Laftungsfähigkeit.
Trabant	2500
Reptun	2200
Rhein	1500
Adler	1200
Der offene Halbsegler	1000
Gin neues großes Schiff	2800

# II. Württembergische Schiffe.

# Dampfichiffe.

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

#### Shleppidiffe.

		Tonnen Tragfraft.
	Hecht	16
9	Delphin	14
1	Welf	12
	Schweb	12
1	Möve	7
	Treische	3

Aus dem Bortrage der baherischen und wurttembergischen Schleppschiffe läßt sich entnehmen, daß im Allgemeinen auf ein Dampfschiff ein Schleppschiff gerechnet werden kann.

# III. Badifche Schiffe.

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

# IV. Schweizer Schiffe.

	Pferdekraft.	Tonnen.
3űrich	65	80
Thurgau	65	80
Boban	55	70
Stadt St. Gallen	40	60
Schaffhausen	40	60
Mbein	46	50

Summa: 20 Dampffdiffe mit ungefähr 20 Schlepp= schiffen.

Wozu noch eine nicht unbedeutende, jedoch schwer zu bestimmende Bahl größerer und kleinerer Segel= schiffe zu rechnen ift.

Um bie Benützung biefer Schiffe barlegen zu tonnen, muß ein Ueberblick über die ftrategischen Berhältniffe ber Bobenfee-Ufer gegeben werben.

Wenn bei einem Kriege zwischen Deutschland und Frankreich bie Schweiz sich an uns Deutsche ansichließt, ober sie im Stande ist, ihre Reutralität zu erhalten, auch Gründe einem Borrücken gegen Paris entgegenstehen, so bieten ber Oberrhein und Schwarzewald die ersten Bertheibigungslinien. Sollten dieselben verlassen werben mussen, oder wäre die strategische linke Flanke der Deutschen nicht gesichert, dasher schon anfänglich ein Angriss der Franzosen in der Linie Schasshausen=Basel zu erwarten sein würde, so wird unzweiselhaft bei Stockach jeht wie früher eine Entscheidungsschlacht geschlagen werden. Die Ueberzeugung hievon ist auch bei den Bewohnern von Süddeutschland so tief gewurzelt, daß fort und fort

<sup>\*) 20</sup> Centner find gleich einer Tonne.

bie Organe, welche bie Wünsche bes Volkes ausspreden, sich dahin äußern: "es möge der voraussichtliche Kampfplat, auf welchem das Schicksal aller Bewnhner bis zur Iller 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 feinem Zweifel, bag, wenn bie Position von Stockach entsprechend befestigt ift. ber Angreifer viel ftarter als ber Bertheibiger fein muß. Die rechte Flanke ber Stellung bei Stockach erstreckt fich über das beherrschende Plateau von Lip= tingen bis gegen Tutlingen, mithin an bie Donau; die linke Flanke bis Ludwigshafen, bemnach an den Bobenfee. Diefe 4 bis 5 Stunden einnehmende Pofition ift baber geeignet, bas ruckwärtige Land zwi= schen Donau und Bobenfee zu beden, wozu noch bie taktischen Bortheile anzuschlagen find, daß der Beg= ner nur in engen, bei übler Witterung fehr beschwer= lichen Defileen zur Front biefer Stellung gelangen fann. Aus bem Innern Deutschlands fuhren zwei Eisenbahnen nach Ober-Schwaben. Die Bahn von Augsburg nach Lindau und die von Ulm nach Fried= richshafen. Die lettere Gifenbahn greift zwar wei= ter gegen Weften aus, bleibt aber doch immer: 6 Mei= len von Stockach entfernt.

Wenn nun Truppen und Material aus Baiern bahin beschafft werden sollen, so dient Lindau als Einbarkirungspunkt auf dem Bodensee zur direkten Berbindung von Ludwigshafen, respektive Stockach mit Subbeutschland.

Folgende Falle geben praktische Anhaltspunkte zum Truppentransport auf Dampfichiffen.

Am 24. August 1859 Nachts 91/2 Uhr wurden 1250 Mann Desterreicher von Lindau nach Bregenz mit Gepäck, jedoch ohne Pferde und Wagen transportirt, durch die Dampfschiffe: Ludwig, Maximilian und Concordia, nebst den Schleppschiffen: Neptun, Biber, Trabant und dem Halbsegler.

Am 26. August Nachts 81/2 Uhr wurden 1300 Desterreicher auf die gleiche Distanz befördert von den Dampfichiffen: Ludwig, Maximilian und Concordia, nebst den Schleppschiffen: Neptun, Biber, Rhein und Trabant.

Im gleichen Jahre wurden 1200 babische Truppen mit 8 Pferben und vielem Gepäcke auf 2 Dampf= booten und 3 Schleppschiffen in 4 Stunden von Constanz nach Friedrichshafen transportirt, inbegriffen ber nöthigen Zeit zum Ein= und Ausbar=firen.

Hieraus läßt fich entnehmen, daß im Allgemeinen und bei genügender Benütung des Raumes zum Transport eines Infanterie=Bataillons von 1200 Mann mit 3 Reit=, 12 Zugpferden und 3 Wägen 3 Dampfschiffe mit eben so viel Schleppschiffen er= forderlich find.

Bur Zeitbestimmung bes Truppentransportes von Lindau nach Ludwigshafen find folgende Daten ge= geben:

Bei der ersten Fahrt zum Beizen und Einbartiren ift erforderlich 1 Stunde,

Fahrt von Lindau nach Ludwigs=

hafen 6 bis 7 = Ausbarkiren in Ludwigshafen 1 =

Summa 8 bis 9 Stunden.

Da nun bei bem Transporte größerer Truppenstörper nicht alle Abtheilungen gleichzeitig am Sammelplate vereinigt sein werben, bas Einbarkiren auch schneller geschieht, wenn bie Truppe schwächer ift, so mag es vortheilhaft sein, die Transporte zu theilen und etwa folgende Bestimmung zu treffen:

Stünben nur die 14 deutschen Dampfer mit ihren Schleppschiffen zu Gebote, so werden zuerst 7 Dampfschiffe mit ihren Schleppschiffen ein Regiment von 2 Bataillonen sammt Sepäck 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 Ruckfahrt ber leeren Schiffe erforbert 5 bis 6 Stunden. Zum Kohlenfaffen und Einbarkiren bes hufs ber zweiten Fahrt ift 11/2 Stunde erforderlich.

Es können bemnach im Berlaufe von 24 Stunden 8 Bataillone ober nahe an 10,000 Mann trans= portirt sein.

Würben hiezu auch bie 6 großen Schweizer Dampfschiffe mit ihren Schleppschiffen verwendet werden, so wären sie leicht im Stande, 4 Bataillone in dersfelben Zeit von Lindau nach Ludwigshafen zu versbringen, so daß die Gesammtzahl der transportirten Truppen sich auf 12 Bataillone oder 14,000 Mann Infanterie belaufen möchte.

Im Vergleich mit ber Benütung ber Eisenbahnen geht zwar ber Truppentransport auf Dampfichiffen wenig rasch von Statten; bagegen kann hier für bie Verpstegung ber Truppen Vorsorge getroffen werden. Auf der Fahrt von Lindau nach Ludwigshafen wäre es z. B. möglich, die Truppen abtheilungsweise mesnagiren zu lassen, wozu die Lebensmittel vor der Abfahrt empkangen werden müßten, wenn nicht schon badurch 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 marschsund gesechtsfähig erscheinen würden.

So groß die Bortheile eines beschleunigten Eruppentransportes auch sind, so muß doch hervorgehosben werden, daß durch den Marsch aus der Garnisson in die strategische Aufstellungsinie die Eruppen 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 vorhanzden sind, bilden sich unter diesen Verhältnissen schnell zu Soldaten, wie dieß auch die Erfahrung gezeigt hat.

Diefer Umftand ift nicht genug zu betonen in Ur= meen, welche gewöhnlich nur einen geringen Theil ber Mannschaft unter ben Fahnen haben. Häufig wird die Einberufung vom Urlaub aus politischen ober | bas Land, welches zunächst ben Unfällen eines Rrie= finanziellen Grunden möglichst lange hinausgeschoben, wodurch der Fall eintreten konnte, daß die Beurlaub= ten ohne vorhergegangene nochmalige Ginübung fo= gleich auf bas Schlachtfeld verbracht werben mußten. Politische Verhältniffe konnen dieses allerdinge unbebingt gebieten; es bleibt aber immer ein Nachtheil, und um so mehr stellt sich von selbst die Nothwen= bigfeit bar, bag bie primitive Ausbildung ber Mann= schaft auf ben hochsten Grab ber Vollendung gebracht werbe, und daß besonders die Offiziere und Unter= offiziere um fo brauchbarer und intelligenter feien, bamit die unvermeidlichen Rachtheile eines Suftemes nach Rräften vermieben werben.

Man wird bemnach die beschleunigten Transportmittel in ihrem ganzen Umfange nur bann gebrauchen, wenn es die Nothwendigfeit absolut gebietet. We= fentlichen Ruten gewährt die Unwendung von Dampf= fraft zu ben beschleunigten Berkehrsmitteln für bie Berpflegung ber Truppen. Es ift hiedurch möglich bie Magazine weiter rudwarts zu belaffen, woburch

ges ausgesett ift, mehr geschont wird; bie Kullung ber Magazine geschieht mit geringeren Rosten, weil bie Begenstände aus großen Entfernungen beschafft werden konnen; bei den Bewegungen ber Armee ift die Requisition in ben nachften Lanberstrichen ergie= biger. Die Nothwendigkeit Magazine bei Unglucks= fällen schnell zu räumen, tritt später ein; ber Trans= port ber Magazine geschieht rascher und schneller und es wird bem Feinde viel schwerer fallen, fich folder Magazine bemächtigen zu konnen, mas in früheren Zeiten so oft geschah, und naturgemäß die übelsten Fol= gen batte.

Wenn baber eine beutsche Armee einige Zeit bei Stockach stehen foll, so glaube ich, baß es möglich ift, fie wenigstens in ber hauptsache aus Augsburg und Ulm verpflegen zu konnen. Bunachft habe ich hier die Berpflegung von 30,000 in Stockach fteben= ber Truppen aus Augsburg vor Augen.

(Schluß folgt.)

# Bücher:Anzeigen.

3m Berlag ber Saller'ichen Buchbruckerei in Bern ift erschienen und burch alle Buchhandlungen zu beziehen :

# Lehrbuch

für bie

#### Frater und Arankenwärter

# eidgenöffischen Armee.

186 Seiten 160 mit über 100 in ben Tert gebruckten Bolgschnitten.

Preis: brofch. 2 Franken.

Diefes vom hohen Bunbesrathe am 30. Januar 1861 genehmigte Lehrbuch fur Frater und Rranten= warter ber eibg. Armee tritt an die Stelle ber Un= leitung über bie Verrichtungen der Frater und Rran= fenwarter bei ber eibg. Armee vom 25. Wintermonat 1840, sowie bes Anhangs gur Inftruftion ber Dienstverrichtungen ber Frater und Krankenwärter vom 20. März 1853.

Berlag von F. A. Brodhaus in Leipzig.

# Cehrbuch der Geodäsie.

Rach bem gegenwärtigen Buftanbe ber Wiffenschaft fur Feldmeffer, Militare und Architeften bearbeitet

von Dr. Jacob Seuffi.

Mit ungefähr 500 in ben Text eingedruckten Figuren in Holzschnitt.

8. Geh. 3 Thir. 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 Thir 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 RADETZKY'S.

8. 1859. geh. 20. Ngr.

# Josef Bruna,

k. k. Hauptmann,

# AUS DEM ITALIENISCHEN FELDZUGE 1859.

8. 1860. geh. 16 Ngr.