

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

Band: 55=75 (1909)

Heft: 50

Artikel: Die Ergebnisse der Luftschiffahrtübungen bei Köln

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-98869>

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: 13.04.2026

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

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

LV. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LXXV. Jahrgang.

Nr. 50.

Basel, 11. Dezember.

1909.

Erscheint wöchentlich. — Preis per Semester für die Schweiz Fr. 5. — Bestellungen direkt an „Benno Schwabe & Co., Verlagsbuchhandlung in Basel“. Im Auslande nehmen alle Postbureaux und Buchhandlungen Bestellungen an.

Inserate 35 Cts. die einspaltige Petitzeile.

Redaktion: Oberst U. Wille, Meilen; Oberst Fritz Gertsch, Bern.

Inhalt: Die Ergebnisse der Luftschiffahrtübungen bei Köln. — Die Maschinengewehr-Formationen der deutschen Armee. — Eidgenossenschaft: Mutationen in den Kommandos der Heereseinheiten. Mutationen. Preisaufgabe. Militär-Skikurse. — Ausland: Deutschland: Veterinär Offizierskorps. — Frankreich: Nachschub der Verpflegung. Automobil für drahtlose Telegraphie. — Oesterreich-Ungarn: Tiroler Post-Automobillinie. — England: Selbstladegewehr.

Die Ergebnisse der Luftschiffahrtübungen bei Köln.

Die Ergebnisse der am 6. November beendeten grösseren Uebungs- und Vergleichsfahrten der drei der deutschen Militärverwaltung gehörenden Motorluftschiffe und des Parseval III bei Köln haben eine sehr günstige Beurteilung aller drei Systeme gefunden und zwar sowohl des Funktionierens ihrer Organe, wie auch ihrer flugtechnischen Leistungen auch bei Nacht und bei der Ueberwindung der durch die Dunkelheit geschaffenen Schwierigkeiten. Es wurde hervorgehoben, jene Fahrten hätten erwiesen, dass das Luftschiff auch zur Nachtzeit ein brauchbarer Kriegs faktor sein könne. Allein wenn behauptet wurde, dass das Luftschiff sich als tadelloses Aufklärungsmittel erwiesen habe, so wird diese Behauptung durch die mehrfach hindernden Vorkommnisse während der Uebungsfahrten, widerlegt. Die Witterungsverhältnisse, wie Nebel, starker Wind, haben sich auch bei den in ihrem Gesamtverlauf zwar günstigen Fahrten als hemmender, sie mehrfach unterbrechender und selbst verhindernder Faktor erwiesen. Schon der Militärballon II wurde durch ununterbrochenen Süd- und Südwestwind vor Beginn der Uebungen verhindert, die ihm seit 10 Tagen befohlene Fernfahrt von Berlin nach Köln anzutreten, und musste per Bahn dorthin geschafft werden; ebenso verzögerte schlechtes Wetter beim Schluss der Uebungen die Rückfahrt des Parseval III nach Bitterfeld um mehrere Tage und wurde dieselbe bei Gotha durch einen Defekt der Gleitflächen und wegen schlechten Wetters unterbrochen, und wegen Schneetreibens und heftiger Winde aufgegeben und auf den Bahntransport

verwiesen. Auch am 5. November musste die Fahrt der vier Luftschiffe nach Koblenz wegen starken, im Rheintal herrschenden Windes um mehrere Stunden verschoben werden, und bei der wegen dichten Nebels schwierigen Nachtfahrt am 31. Oktober auf Wesel geriet der Parseval III in der Gegend von Neuss in so dichten Nebel, dass er zur Orientierung sehr tief heruntergehen und schliesslich landen musste, um besseres Wetter abzuwarten. Im feindlichen Lande aber ist eine Notlandung so gut wie gleichbedeutend mit dem Verlust des Ballons und der Gefangennahme der Besatzung. Auch ohne Unfall ging es bei den Fahrten nicht ab: denn der Parseval III stiess bei einer derselben an die Dachsparren eines Gebäudes und beschädigte dasselbe. Beim Parseval I aber setzte bei der Fahrt am 4. November beim Abstieg für kurze Zeit der Motor aus, und der Zeppelin II, dessen einer Motor bei der vorhergehenden Fahrt mehrfach ausgesetzt hatte, vermochte an jener Fahrt überhaupt nicht teilzunehmen, da der Motor gründlich untersucht werden musste. Bei einer rheinwärts nach Koblenz unternommenen Fahrt der Luftschiffe verzögerte sich deren Rückfahrt infolge dichten Nebels und bei den nach Beendigung der grösseren Fahrten unternommenen, nur die Ausbildung der Bedienungsmannschaft bezweckenden Uebungsfahrten waren die Luftschiffe genötigt, dieselben an mehreren Tagen wegen anhaltenden Regens und Sturms zu unterbrechen. Auch musste die Fahrt nach Aachen wie auch neuerdings die 10-stündige Fernfahrt unterbleiben.

Immerhin waren im ganzen die teils im dichten Nebel bei böigem Gegenwinde oder bei Finsternis unter schwierigen Verhältnissen, bei

mehrfach bis 7-stündiger Fahrtdauer erzielten Leistungen der Luftschiffe sehr zufriedenstellende und erwiesen sich diese als bei nicht besonders ungünstigen Wetterverhältnissen für den Aufklärungsdienst geeignet. Anerkennung müssen ferner die stets glatt vollzogenen Landungen finden. Nur in einem Falle, einer Nachtfahrt nach Koblenz, fand die supponierte Verwendung des Luftschiffs als Offensivwerkzeug gegen eine Befestigung, und zwar gegen die durch Scheinwerfer erhellte Feste Ehrenbreitstein, sei es zur Rekognoszierung oder zum Sprengkörperwurf, Erprobung. Ueber die näheren Bedingungen der dabei zu lösenden Aufgabe und die dabei erzielten Ergebnisse wie auch über die übrigen wurde selbstverständlich nichts bekannt gegeben. Betreffs der Höhenfahrtbedingungen bestätigten die Kölner Uebungen die schon bei den Kaisermanövern hervorgetretene Minderung der Anforderung an die zur Sicherung gegen Geschützfeuer zu erreichende Flughöhe von 1500 m auf 1300 m. Die wiederholten Nachtfahrten bei den Uebungen liessen erkennen, dass man, sowohl um Sicht und Feuerbereich des Feindes wie auch um die Unzuträglichkeiten hohen Fluges (Gasverlust und Bekämpfung stärkerer Luftströmungen) zu vermeiden, beabsichtigte, möglichst die Nacht zum Vorgehen der Luftschiffe zur Aufklärung über den Feind zu benutzen, und dieselben bei Tagesanbruch über den Geschützbereich hinaufgehen und dann ausserhalb desselben wieder hinabgehen lassen will. Auffallen muss, dass bei den Versuchen von der Anwendung der Funkentelegraphie nichts verlautete, während nur durch sofortiges Zurückmelden die Aufklärungsergebnisse ihren vollen Wert erhalten.

Grosse Fernfahrten im Sinne der den Eigenschaften des Zeppelin besonders entsprechenden strategischen Aufklärung fanden bei den Uebungen nicht statt, vielleicht, da der Parseval und das Militärluftschiff bei ihnen nicht zu konkurrieren vermocht hätten, und überhaupt zu ihnen nicht bestimmt sind. Ein 10¹/₂-ständiger Aufenthalt in der Luft war das in einem Falle erreichte Maximum. Vielleicht aber hat jener Verzicht seinen Grund darin, dass der Zeppelin in dieser Richtung durch seine grosse, 37¹/₂-stündige Rückfahrt von Berlin bereits genügend bewährt erschien, oder dass man die Reichsluftschiffe durch die bei Fernfahrten leicht eintretenden Defekte, Unfälle und Notlandungen, nicht zu diskreditieren wünschte.

Niemals ist den Ergebnissen der Aufklärungsleistungen der Luftschiffe die übertriebene Bedeutung beizumessen, wozu nicht wenige heute geneigt sind. Man hat auf den auf österreichischer Seite am 3. Juli 1866 verborgen

gebliebenen Anmarsch des Kronprinzen bei Königgrätz und auf den Kuropatkin verborgen gebliebenen der Armee Nogis bei Mukden hingewiesen und darauf, dass beide durch Luftkreuzer rechtzeitig erkannt worden wären. Allein abgesehen davon, dass an jenem Juli-Morgen 1866 Regen und der „Nebel von Chlum“ herrschte, wären damals und bei Mukden starke, aber zurückgelassene Kavalleriemassen vorhanden gewesen, die nur nicht zur Aufklärung verwandt wurden. Der anfänglich verborgen gebliebene Abmarsch MacMahons von Châlons auf Sedan aber wurde schliesslich doch aus den Meldungen der deutschen Kavallerie von Moltke richtig erkannt. Nichts destoweniger können bei günstigem Wetter hinter der Front der feindlichen Armee erzielte Aufklärungsergebnisse der Luftschiffe von grossem Wert werden; allein mit ihnen hat man den Sieg noch lange nicht in der Tasche, sondern es bedarf an erster Stelle der richtigen höhern und untern Führung im Kampfe selbst, sowie der vollen Hingebung, Tapferkeit, Ausdauer und richtiger Gelände- und Munitionsbenutzung der Truppen, mit einem Wort des schweren und langen Ringens in den heutigen, gewaltigen, blutigen Kämpfen, um schliesslich den Sieg zu erringen.

Zweifellos werden die bei den jüngsten Vergleichsfahrten der verschiedenen Luftschiffmodelle bei Köln gesammelten reichen Erfahrungen den Anlass zu weitem wertvollen Studien und Versuchen geben und unter diesen vielleicht auch zur Erprobung ihrer Verwendung zum Sprengkörperwurf gegen Festungswerke, Batterien etc. Diese Vergleichsfahrten haben überhaupt sehr der Entwicklung der Motorluftschiffahrt gedient, können aber auch die Basis geschaffen haben zur Erkennung der Grenzen ihrer Verwendbarkeit.

Ueber die Verwertung der Luftschiffe im Kriege hat sich Hudson Maxim, eine der ersten amerikanischen Autoritäten in Bezug auf Sprengstoffe, und Bruder des englischen Grossindustriellen Hiram Maxim, jüngst in einem interessanten Vortrage in Brooklyn geäussert. Er erklärte, dass jetzt die Zeit gekommen sei, um dem Gerede, das in Europa und Amerika über Luftschiffe und Dynamit im Schwunge sei, ein Ende zu machen. Der Gedanke, dass Städte wie London, Berlin oder Paris durch Sprengstoffe zerstört werden könnten, die aus darüber hinwegfahrenden Luftschiffen geworfen würden, könne nur einer kindlichen Phantasie entspringen. Luftschiffe und Aéroplane würden natürlich in einem zukünftigen Kriege Verwendung finden, aber diese Fahrzeuge bedürften noch vieler Verbesserungen, bis sie so

weit seien, dass sie Bomben oder Dynamit in solchen Mengen herunterwerfen könnten, um einer grössern Stadt Schaden zu bringen. Es sei überhaupt unmöglich, so mächtige Sprengstoffe herzustellen, dass einzelne Bomben die Erwartung erfüllen könnten, die die jetzigen Propheten eines Luftkrieges in sie setzen. Flugmaschinen würden niemals imstande sein, durch Auswerfen von Sprengstoffen grossen Schaden anzurichten. Selbst grosse Quantitäten von Explosivstoffen, welche die Luftflotte über Kriegsschiffe, Küstenbefestigungen oder in die Strassen grosser Städte werfen würde, könnten nicht verheerend wirken. Bei Kriegsschiffen könnten leichte Beschädigungen erzielt werden, besonders auf den Decks, in die Bekleidungen der Küstenbefestigungen könnten Löcher gerissen werden, ebenso in den Erdwerken. Die wenigen Soldaten, die sich gerade in der Nähe befänden, würden vielleicht getötet werden. Bomben, die verschiedene Zentner Sprengstoffe enthielten, und die auf Städte geworfen würden, könnten Menschen töten, die Fensterscheiben zerschmettern und an den Dächern der Häuser Schaden anrichten, aber sonst nicht viel mehr. Man solle z. B. annehmen, dass irgend jemand auf dem europäischen Kontinent 100 Aéroplane erbaute, von denen jeder imstande sei, eine Bombe zu transportieren, die 100 Pfund Dynamit enthalte, und die täglich einmal nach London führen, ihre Bombe abwürfen und wieder nach dem Kontinent zurückkehren, um neue Ladungen aufzunehmen. Man solle weiter annehmen, dass jede Bombe imstande wäre, ein Haus zu zerstören, was aber in Wirklichkeit nicht der Fall sei. Die Flotte würde also hundert Häuser pro Tag zerstören, das sind 3000 im Monat oder 36 000 im Jahre. Nun seien in den letzten zehn Jahren 600 000 Häuser in London gebaut worden, ungefähr 60 000 pro Jahr, und so würde die Luftflotte im Jahre wenig mehr Häuser zerstören können als die Hälfte von denen, die gebaut würden. Man könne in dieser Hinsicht also ganz beruhigt sein.

Beginnen sich derart inzwischen die Ansichten über die Wirkung des Sprengkörperwurfs von Motorluftschiffen und Aéroplanen zu klären, so ist dies noch mehr von der Wiederholung derartiger Versuche auch anderwärts, wie sie bereits in Frankreich, zwar nur aus der geringen Höhe von etwa 400 m und bei ruhiger Luft bei Verdun mit Erfolg stattfanden, zu erwarten. Dazu bedarf es jedoch nicht nur stabiler Befestigungs- und Batterieteilanlagen, mit granatsicheren Räumen auf den Schiessplätzen, sondern auch der Versuche gegen in Bewegung gesetzte, geschleppte alte Panzerfahrzeuge, die der Zerstörung preisgegeben werden, wie unlängst der „Francesco Morosini“ der italienischen

Flotte durch neue Torpedoköpfe aus der Werkstatt San Bartolomeo bei Spezia. Allein derartige Versuche sind sehr kostspielig, da die bei ihnen zerstörten Fahrzeuge, auf Abbruch verkauft, noch bedeutenden Wert besitzen, und überhaupt nicht in derartiger Zahl vorhanden sind, um umfassende Versuche auf diesem Gebiet in solcher Anzahl anstellen zu können, dass die Projektil-Werfer des Luftballons ausreichende Uebung im Projektil-Wurf bei stets wechselnden Wind- und Wetterverhältnissen erhalten.

Der Kostenpunkt aber beginnt im Luftschiffahrtwesen eine immer grössere Rolle zu spielen. Der Luftschiffetat Deutschlands betrug im letzten Jahre 2,6 Millionen Mark, und für das nächste Jahr werden neue Mittel zur Vermehrung und Ausbildung des Luftschifferpersonals gefordert werden. Der französische Luftschiffetat betrug im Vorjahr nur 856 000 Mark, wovon 57 000 Mark zum Ankauf von Luftfahrzeugen, 240 000 Mark für den Bau von Luftschiffen, 100 000 Mark für Ballonhallen und 40 000 Mark für Ausbildungszwecke verwandt wurden. Den neuen Etat erwartet man als doppelt so stark. Oesterreich-Ungarn und England waren mit einer Aufwendung von nur je 100 000 Mark sehr im Rückstande. Oesterreich baut jedoch jetzt mehrere Luftschiffe, und wird seinen nächsten Etat um 2 Millionen Mark steigern. Es hat einen Parseval angekauft, dessen System, sowie auch das des Militärluftschiffs, sich französischem, fachmännischem Urteile zufolge, bei den Kölner Versuchen besser bewährt hat als der Zeppelin. Ungeachtet dessen gilt der Zeppelin in aërotechnischer Hinsicht und an Fahrleistungsfähigkeit im allgemeinen für das überlegenere Luftschiff. Allein sein Erfinder verkauft schon mit Rücksicht auf die Nationalspende, die ihm die Mittel gewährte, keines seiner Luftschiffe ans Ausland, und ob diesem der in seinem heutigen Modell etwa $\frac{1}{2}$ Million kostende Koloss, der wohl einige Nächte im Freien kampieren, auf die Dauer jedoch einer Luftschiffhalle im Kostenbetrag von $\frac{1}{5}$ bis $\frac{1}{4}$ Million, und nach dem neuesten Entwurf Zeppelins sogar von 700 000 Mark, nicht entbehren kann, und den eine einzige notwendige Zwischenlandung in Feindesland rettungslos verloren macht, gerade als sehr wünschenswert gilt, muss dahingestellt bleiben. Russland hatte 50 000 Mark im Vorjahr für Luftschiffzwecke angesetzt, denen jetzt ein Etat von 3 Millionen folgen wird. Frankreich und England setzen auch für Aéroplane grössere Beträge an.

Auch für die Verwendung der Luftschiffe für nicht militärische Zwecke beginnt sich die Kostenfrage sehr fühlbar zu machen. In den aëro-

nautischen Kreisen ist man heute darüber klar, dass von der Verwendung der Luftschiffe als Verkehrsmittel für den Personen- und Lastenverkehr vor der Hand, und unseres Dafürhaltens niemals, die Rede sein kann. Denn das neue Transportmittel hat weder genügende Transportleistungsfähigkeit, noch genügende Schnelligkeit, noch kann es pünktliche Abfahrts- und Ankunftszeiten innehalten; auch entbehrt es des Reisekomforts, an den das Publikum gewöhnt ist, und ist u. a. nicht heizbar. Von dem Ueberspannen Deutschlands mit einem Netz von Luftschiffstationen ist daher vor der Hand nicht die Rede, sondern die eben mit einem Kapital von 3 Millionen gegründete Luftschiffaktiengesellschaft in Frankfurt a/M. wird sich damit begnügen, in Frankfurt und später Hamburg Luftschiffstationen zu errichten. Friedrichshafen wird selbstverständlich als solche beibehalten, und von hier aus werden im nächsten Frühjahr zunächst Passagierfahrten mit dem neuen Zeppelin beginnen.

Der Adlatus Zeppelins, Dr. H. Eckener, erklärt: Die Betriebsausgaben werden bei einem Betriebe mit zwei Luftschiffen von einer Station (Frankfurt) aus mit jährlich rund 900 000 Mark angesetzt, wobei die Abschreibungen auf die Luftschiffe mit 25 Prozent ihres Wertes angesetzt, für Reparaturen ausser den Gehältern und Löhnen des technischen Personals rund 100 000 Mark gerechnet, und an Reserven 140 000 Mark vorgesehen werden. Die Betriebseinnahmen werden in Höhe von 1 050 000 Mark erwartet, bei einem Fahrgeld von 175 M. pro Person und je 150 jährlichen Fahrten zweier, mit zwanzig Passagieren vollbesetzten Schiffe. Bei einem Aktienkapital von 3 Millionen Mark würde sich mithin eine Verzinsung von 5 Prozent ergeben. Das Ergebnis wäre also nicht schlecht. Freilich seien einzelne, unsichere und willkürliche Faktoren in die Rechnung eingestellt. So könne es zweifelhaft erscheinen, ob man mit den vorgesehenen Abschreibungen von 25 Prozent auf die Luftschiffe und mit einem Reparaturfonds von 100 000 Mark auskommen würde, selbst wenn, wie zugesagt sei, die Militärverwaltung noch einen Zuschuss beisteure. Die Praxis müsse das zeigen. Andererseits sei es durchaus nicht sicher, ob man wirklich immer mit vollbesetzten Schiffen fahren würde. Zwar sei der Reiz, den eine Motorballonfahrt zumal in schöner Gegend bietet, überwältigend und die Begeisterung für das modernste Vehikel genialer Technik riesengross. Es bleibe aber doch stets unsicher, auf physische Momente einen geschäftlichen Kalkül aufzubauen.

Der Flugtechniker Vorreiter veranschlagt die Rentabilität eines in Motorluftschifflinien an-

gelegten Kapitals auf 7%. Allein Professor Schreiber (Greifswald) erklärte in der „Verkehrstechnischen Woche“, dass er sich dieser Rentabilitätsberechnung „in fast keinem Punkte“ anschliessen könne. Da die Geschwindigkeit und Pünktlichkeit der Luftschiffe bei weitem nicht an die der Eisenbahn heranreiche, so würden Fahrten im Luftschiff nur als Vergnügungsfahrten zu betrachten sein. Deshalb müsse man bei Schätzung der Tage, an denen solche Fahrten stattfinden können, bedenken, dass es kein Vergnügen sei, wenn einem im Winter in dem ungeheizten und unheizbaren Luftschiff ein Wind von der Stärke der Eigengeschwindigkeit des Fahrzeuges um die Nase wehe. Es falle daher als für die Fahrten unbrauchbar die Winterzeit vollständig fort, und diese müsse man in Deutschland auf mindestens fünf Monate rechnen, denn die Eisenbahn heize noch im April und Oktober, häufig sogar noch im Mai. Es blieben also, wenn man die Zeit des Winterquartiers sehr kurz einschätzt, rund 210 Tage; von diesen gingen aber noch alle die Tage ab, an denen die Fahrt wegen Nebel und Regenwetter kein Vergnügen macht, und die, an denen wegen zu heftigen Windes das Luftschiff nicht aufsteigen könne. Regen- und Sturmtage fielen aber nur selten zusammen, deshalb müsse man mindestens noch ein Drittel der Tage als ungeeignet für Luftreisen in Abzug bringen, so dass man im Jahre auf höchstens 140 Tage rechnen dürfe, an denen Vergnügungsfahrten unternommen werden könnten — wahrscheinlich würde diese Zahl oft noch geringer sein. Die von der Zahl der Fahrten abhängigen Kosten berechnet Prof. Schreiber danach mit 53 270 Mk. pro Jahr, die von der Zeit abhängigen Kosten auf 226 000 Mk., so dass die Gesamtkosten 279 270 Mk. betragen. Die Einnahme schätzt er auf 252 000 Mk., so dass sich ein Fehlbetrag von 27 270 Mk. — statt der Verzinsung — ergibt. (Für den Sport-Ballon werden übrigens auch nur 170 brauchbare Tage im Jahre gerechnet, wobei zu berücksichtigen ist, dass der Sportsmann gegen die Unbilden der Witterung viel abgehärteter ist, als der Vergnügungsreisende.) Auch die übrigen Zahlen seien optimistisch gewählt: die Benzinkosten würden beim Sportballon auf 35 Pf., beim Vergnügungsballon nur zu 25 Pf. pro Kilogramm berechnet; für den 150 PS-Ballon werde die Reisegeschwindigkeit zu 45 km pro Stunde angenommen, während die mittlere Geschwindigkeit der Zeppelin-Luftschiffe — trotz den 230-PS-Motoren — noch nicht einmal 30 km pro Stunde betrage. Für eine Luftschiffhalle seien nur 150 000 Mk. veranschlagt, während die vom Grafen Zeppelin als vorteilhafteste bezeichnete Halle 700 000 Mk. kosten solle. Und von der

Lebensdauer der Ballonhüllen sage Poschel ganz richtig: „Unser Leben währet 70 Fahrten.“ Wenn man die Vorreitersche Rentabilitätsberechnung in allen Punkten nachrechnen wollte, so würde man ein Resultat erhalten — welches man gar nicht aussprechen mag. . .

Die Maschinengewehr-Formationen der deutschen Armee.*)

Die deutsche Armee verfügt z. Z. über 16 Maschinengewehr-Abteilungen und eine grössere Anzahl Maschinengewehr-Kompagnien. Die Maschinengewehr-Abteilungen sind selbständige, mit vierspännigen Fahrzeugen und 6 Gewehren versehene Kampfeinheiten in der Hand der höheren Führer, welche befähigt sind, der Kavallerie in fast jedem Gelände zu folgen, und daher in erster Linie bei den Kavalleriedivisionen Verwendung finden werden. Das Exerzier-Reglement für die Kavallerie vom 3. April 1909 beschäftigt sich eingehend mit der Verwendung der Maschinengewehr-Abteilungen (siehe Ziffern 497—513). Ebenso enthalten die neuen Deckblätter zum Exerzier-Reglement für die Infanterie genaue Vorschriften über die Verwendung der Maschinengewehre (siehe Deutsche Militär-Ztg. Nr. 42).

Bei den Maschinengewehr-Abteilungen sind Offiziere, Unteroffiziere, Trompeter und Fahrer beritten. Die Schützen sitzen auf Lafette und Protze auf. Von den 16 Abteilungen gehören zum preussischen Gardekorps zwei, von denen die Gardeabteilung Nr. 1 dem Garde-Jäger-Bataillon in Potsdam, die Gardeabteilung Nr. 2 dem Garde-Schützen-Bataillon in Gr. Lichterfelde zugeteilt ist. Von den übrigen preussischen Armeekorps haben Maschinengewehr-Abteilungen das I. Korps drei, Nr. 1 beim Jäger-Bataillon Nr. 1 in Ortelsburg, Nr. 5 beim III. Bataillon 2. masurischen Infanterie-Regiments Nr. 147 in Lötzen, Nr. 6 beim I. Bataillon 2. ermländischen Infanterie-Regiments Nr. 151 in Sensburg; das III. Korps eine, Nr. 7 beim brandenburgischen Jäger-Bataillon Nr. 3 in Lübben; das VI. Korps eine, Nr. 8 beim 2. schlesischen Jäger-Bataillon Nr. 6 in Oels; das VIII. Korps eine, Nr. 2 beim III. Bataillon Infanterie-Regiments von Horn (3. rheinisches) Nr. 29 in Trier; das XIV. Korps zwei, Nr. 9 beim grossh. mecklenburgischen Jäger-Bataillon Nr. 14 in Kolmar i. E., Nr. 10 beim rheinischen Jäger-Bataillon Nr. 8 in Schlettstadt; das XV. Korps eine, Nr. 3 beim I. Bataillon unter-elsässischen Infanterie-Regiments Nr. 143 in Strassburg i. E.; das XVI. Korps eine, Nr. 11 beim I. Bataillon 4. magdeburgischen Infanterie-Regiments Nr. 67 in Metz;

das XVII. Korps eine, Nr. 4 beim pommerschen Jäger-Bataillon Nr. 2 in Kulm.

Die kgl. sächsische Armee verfügt über zwei Maschinengewehr-Abteilungen, Nr. 12 beim I. Bataillon kgl. sächsischen Schützen-(Füsilier-)Regiments „Prinz Georg“ Nr. 108 in Dresden (XII. Korps), und Nr. 19 beim I. Bataillon kgl. sächsischen 8. Infanterie-Regiments „Prinz Johann Georg“ Nr. 107 in Leipzig. Die bayerische Armee hat eine Maschinengewehr-Abteilung beim I. Korps, zugeteilt dem III. Bataillon 3. Infanterie-Regiments „Prinz Karl von Bayern“ in Augsburg.

Keine Maschinengewehr-Abteilung haben hienach vorläufig das preussische II., IV., V., VII., IX., X., XI. und XVIII. Korps, das XIII. (kgl. württemb.) Korps und das bayerische II. und III. Korps.

Maschinengewehr-Kompagnien sind seit dem Herbst 1907 in stetig wachsender Zahl aufgestellt worden; sie gehören unmittelbar zur Infanterie (siehe Exerzier-Reglement für die Infanterie Ziffer 260a); ihre Anzahl und ihre Verteilung ist nicht offiziell bekannt gemacht, doch wird nach Zeitungsnachrichten in kurzer Zeit ein Regiment jeder Infanteriebrigade eine Maschinengewehr-Kompagnie zu 6 Gewehren besitzen. Ihre Verwendung liegt in der Hand der Regimentsführer, die sie ganz oder teilweise zu ihrer Verfügung halten oder den Bataillonen zuweisen. Ihre Fahrzeuge sind nur zweispännig, und werden vom Bock aus gefahren. Die Gewehre können im Gegensatz zu denen der Maschinengewehr-Abteilungen nicht von der Lafette aus abgefeuert werden; sie sind daher weniger beweglich als die Maschinengewehr-Abteilungen. Die Offiziere sind beritten, Gewehrführer und Schätzer folgen zu Fuss. In eiligen Fällen wird getrabt, nachdem ein Teil der Bedienungsmannschaften aufgefressen ist.

Eidgenossenschaft.

Mutationen in den Kommandos der Heeresseinheiten.
Oberstkorpskommandant Eugen Fahrländer wird auf sein Gesuch und unter Verdankung der geleisteten Dienste auf 1. Januar 1910 vom Kommando des II. Armeekorps und zugleich auch der Wehrpflicht enthoben.

Zu Oberstkorpskommandanten werden befördert der Oberstdivisionär Th. Sprecher von Bernegg, Chef der Generalstabsabteilung und Kommandant der 8. Division in Bern, sowie Oberstdivisionär E. d. Will, Kommandant der 3. Division in Bern.

Es werden ernannt a) zum Kommandanten des I. Armeekorps Oberstkorpskommandant P. Isler in Bern, zur Zeit Kommandant des IV. Armeekorps; b) zum Kommandanten des II. Armeekorps Oberstkorpskommandant E. d. Will in Bern; c) zum Kommandanten des IV. Armeekorps Oberstkorpskommandant Th. Sprecher von Bernegg, in Bern. Die Uebernahme des Kommandos durch die sub a und c Genannten er-

*) Deutsche „Militär-Zeitung“ Nr. 48.