

# Die Bedeutung der heutigen Aviatik für den Krieg

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazzetta militare svizzera**

Band (Jahr): **56=76 (1910)**

Heft 35

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-167>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Unsere Leute haben ein sehr feines Gefühl in dieser Hinsicht. So gut der unverdorbene junge Soldat, auch einer aus dem hintersten Schangnau, einen gut angezogenen Offizier lieber sieht, als einen in einer schlechtsitzenden, wenn auch noch so ordonnanzmässigen Uniform, so gut ist ein Offizier, der immer in guter Laune und im Zorn die nötige Distanz zu wahren weiss, bei der Mannschaft viel mehr angesehen als einer, der einmal mit den Leuten frère et cochon ist und das andere Mal sie mit allen Schimpfnamen belegt.

Diese Korrektheit ist aber bedingt durch eine innere Ueberlegenheit, durch das Bewusstsein des Könnens und der höheren Stellung und der damit verbundenen Verantwortung. Diese Ueberlegenheit kann man nicht am Morgen des Einrückens mit dem Waffenrock anziehen und am Abend des Entlassungstages wieder ablegen. Sie muss uns auch im Zivilleben begleiten. Ich will gar nicht einer äusserlichen Offiziersauffassung das Wort reden, wie sie sich manchmal unter deutschen Reserveoffizieren bemerkbar macht, sondern jener innern, jenem Verantwortlichkeitsgefühl des deutschen aktiven und Reserveoffiziers, das auch ohne Ehrengerichte gepflegt werden kann und — das allein imstande ist, das militärische Denken und Fühlen in einem Offizierskorps zu erhalten.

Dieses Verantwortlichkeitsgefühl ist uns Schweizer Offizieren, die wir im Zivilleben ständig neben unseren Soldaten, unter ihren Augen, als gleiche Bürger unseres Staates leben, durch nichts privilegiert und durch keinen Druck von oben in der Freiheit unseres Handelns eingeschränkt sind, viel nötiger als den Reserveoffizieren anderer Länder, die gesellschaftlich viel abgeschlossener sind.

Wenn diese Korrektheit einem Offizier in Fleisch und Blut übergegangen ist, wird er seiner Mannschaft immer ein guter und verständiger Vorgesetzter sein, und wir werden zudem ein Offizierskorps von homogener Gesinnung und infolgedessen trotz aller kleinen politischen und sozialen Unterschiede, von tadelloser Kameradschaft haben. Und Fälle wie Herisau werden so gut verschwinden, wie solche von Montreux und Tessin unseligen Angedenkens.

Dazu gehört aber bei uns allen der Mut, sich zu sagen, dass das Offizierskorps ein aristokratisches Element im demokratischen Staat bildet, und dass für keine Geburtsaristokratie das Wort „noblesse oblige“ mehr Geltung hat, als für die Berufsaristokratie der Offiziere, die keine Vorrechte, sondern nur vermehrte Pflichten kennt. Nur so können wir die Achtung verlangen, die wir im Dienst von seiten der Untergebenen wie des ganzen Volkes geniessen. Und nur so können wir Angriffe, wie sie von gewisser Seite mehr

denn je gegen uns gerichtet werden, mit der nötigen Schärfe zurückweisen.

Dieser Artikel soll weder eine Antwort auf den Artikel der „Zürcher Post“, noch eine Kritik der Vorkommnisse in Herisau darstellen, sondern er soll den einen oder andern meiner jungen Kameraden anregen, die tieferen Gründe aller unliebsamen Vorkommnisse der letzten Jahre zu suchen — und zu suchen, wo wir ansetzen müssen, solche zu verhindern. W. A. M.

### Die Bedeutung der heutigen Aviatik für den Krieg.

Der Triumph der französischen Aviatik, den man in Frankreich in dem Verlauf des Aëroplanrundflugs im Osten erkennt, hat die Wogen des französischen Chauvinismus nicht nur in der Presse, sondern namentlich auch in den von jenem Rundfluge berührten Grenzgebieten des an Deutschland grenzenden Ostens wieder hochgehen lassen. Denn man feierte nicht nur den Sieg der französischen Flugtechnik auf diesem Gebiet, sondern erblickt auch in ihm die Errungenschaft eines beginnenden Moments militärischer Ueberlegenheit über den deutschen Nachbar. Wenn zweifellos auch der Rundflug auf einer Strecke von etwa 790 km, wovon 250 unweit der deutschen Grenze, und wenn namentlich auch der Abstecher mehrerer Offiziere, unter ihnen der kommandierende General des XX. Armeekorps, General Maunoury, zu einer Grenzrekognoszierung an der Seille bei Moncel nicht auf Anordnung der französischen Heeresleitung erfolgte, sondern nur durch die Zeitung „Le Matin“ veranlasst wurde, der einen Preis von 100 000 Fr. für den Sieger ausgesetzt hatte und, ausser der Erprobung der verschiedenen Aëroplanmodelle, ihrer Führer und deren Leistungen, offenbar zugleich Reklamezwecke verfolgte, so bildete er doch zweifellos auch eine Demonstration der Ueberlegenheit Frankreichs in der Aviatik, Deutschland gegenüber, die ihres Effekts nicht nur in der vom Kriege von 1870 am meisten berührten Bevölkerung Ostfrankreichs sicher sein konnte. Die Veranstaltung hat ja denn auch, namentlich beim Ueberfliegen der deutschen Grenze durch Legagneux bei Chambrey, chauvinistische Manifestationen hervorgerufen, die ihr Echo in deutschen Blättern fanden. Diese erblickten in dem absichtlichen Ueberfliegen der deutschen Grenze eine absichtliche Grenzverletzung, auf die keine andere Antwort am Platz wäre, als durch Kanonen und Gewehrschüsse. Dem gegenüber wurde französischerseits deren Erwidern mit Granatwürfen vorgeschlagen, so dass derart sehr leicht ein casus belli entstehen könnte. Ferner wurde in der deutschen Presse verlangt, das deutsche

Luftgebiet als unüberschreitbar und unverletzlich durch fremde Aviatiker und Lenkballons zu erklären. Allein einerseits ist es sehr schwer die fremden Flugfahrzeuge, welche dieses Verbot überschreiten, zu kontrollieren, da sie, wie die Flüge Olieslages, Chavez' und Drexels bewiesen, in der Höhe von 1000 bis 2000 Meter zu fliegen vermögen, und der Erkennungszeichen entbehren, und daher bei ihrer bereits grossen Anzahl ausländischerseits kaum zu ermitteln sind. Andererseits aber würde sich Deutschland des Rechtes begeben, auch mit seinen Luftfahrzeugen die Grenze zu Rekognoszierungszwecken überfliegen zu lassen, worin es hinsichtlich der Lenkballons zur Zeit noch die unbestreitbare Ueberlegenheit besitzt. Obgleich die Rekognoszierungen von Festungen etc. aus einem in grosser Höhe schnell fliegenden Aëroplan oder Luftschiff kaum sehr wertvolle Resultate liefern können, so wäre doch sehr zu wünschen, dass die schwebenden internationalen Verhandlungen über eine gesetzliche Regelung des Verkehrs mit Luftfahrzeugen das Ueberfliegen von Befestigungen, Grenzgebirgen und Grenzströmen verbieten. Denn wie das Dargelegte beweist, wird dies immer Folgen haben, die im Interesse der guten Beziehungen der Völker zu einander und der Erhaltung des Friedens vermieden werden müssen.

Der jüngst beendete, weite Rundflug französischer Aëroplane darf als eine übertriebene Anforderung an diese bezeichnet werden, da von 9 Fliegern schon bei der dritten Etappe eine beträchtliche Anzahl auszuschneiden genötigt war, und nur 2 das Endziel, Paris, erreichten. Aber deren Gesamtleistung, wie erwähnt etwa 790 km, die die Strecke von Metz nach Paris und zurück noch um etwa 272 km übertrifft, war doch eine sehr bedeutende; sie würde für die Verwendung der Aëroplane für militärische Fernaufklärung ein sehr günstiges Resultat repräsentieren, wenn nicht an den Hauptübergangspunkten und überhaupt Zwischenlandungen zur Benzinergänzung vereinbart und zulässig und 5 Ruhetage eingeschaltet gewesen, und überdies auch mehrfach Zwischenlandungen als Notlandungen erfolgt wären. Zwischenlandungen aber sind in Feindesland, weil dort von den Truppen und der Bevölkerung höchst gefährdet, ausgeschlossen, namentlich auch die Benzinergänzung. Die grösste bei dem Rundflug zurückgelegte Etappenstrecke betrug etwa 165 km. Allein Paulhan legte in seinem Fluge von London nach Manchester etwa 250 km zurück, und die Offiziere, welche Frankreich von Westen nach Osten durchquerend in 3 Tagen von Caen nach Nancy 485 km flogen, haben weit grösseres als die Flieger des Ostrundflugs geleistet, so dass auch die übrigen französischen Flieger künftig

ähnliche Strecken zurückzulegen imstande sein werden. Sämtliche Strecken wurden in 2—5 und nur in 2 Fällen in 9 und 10 Stunden zurückgelegt. Das schnelle Aufklärungs- und Beobachtungsmittel, welches daher die Aëroplane, günstiges Wetter und keine Motordefekte etc. vorausgesetzt, schon heute bilden, und zwar vermöge ihrer Schnelligkeit, sowie des Einschlagens des kürzesten Weges, des Verringerens des Ordonnanz- und Automobilverkehrs der Truppen auf den Marschstrassen, sowie ihrer Unabhängigkeit von ungünstigem Gelände (mit Ausnahme von oft nachteilige atmosphärische Einflüsse hervorrufenden Gebirgen oder der See), sowie ihre namentlich französischerseits ins Auge gefasste Verwendung zum Sprengkörper- oder Sprengstoffwurf auf Truppen und Befestigungen, Munitionsmagazine, wichtige Verkehrs-, Kunstbauten etc. und zum Kampf gegen Lenk- und Fesselballons, bietet allen Anlass, sich mit ihm des näheren zu beschäftigen.

Deutlich trat, wie nochmals betont sei, aus den Vorgängen auf dem Gebiet der Aviatik in den jüngsten Wochen hervor, dass Frankreich in der Aviatik sowohl im Bau der Aëroplane, wie namentlich auch in der Anzahl und in der Schulung ihrer Führer, vor Deutschland einen grossen Vorsprung erreicht hat. Besitzt doch die französische Heeresverwaltung bereits heute 5, nach anderer Angabe sogar 15 Aëroplane, und hat überdies 15 in Bau gegeben, und hat in Vincennes eine Militärpilotenschule errichtet, auf der bis Ende des Jahres 200 Offiziere ausgebildet werden sollen. Schon bei den nächsten grossen Manövern in der Picardie werden ausser zwei Lenkballons 10 Aëroplane zur Verwendung gelangen. Die beiden Lenkballons „Liberté“ und „Colonel Renard“ stehen zur Verfügung der Manöverleitung. Jeder Ballon enthält einen Aëroplan zugeteilt, der eine zweifache Aufgabe zu erfüllen hat. Er muss Aufklärungsdienste für den Ballon leisten, dann aber vor allem Windrichtung und Windstärke vor jedem Aufstieg in den verschiedenen Höhen feststellen. Die übrigen 8 Aëroplane werden so verteilt, dass das zweite Armeekorps, wie auch das dritte je 4 erhält. Ueberdies wird nunmehr ein umfassender Plan des Kriegsministers bekannt, dem zufolge derselbe aus den verfügbaren Budgetmitteln von 1910 sofort 50 Aëroplane aller Typen ankaufen, die grosse Anzahl der in Frankreich bereits vorhandenen Aviatiker organisieren, und den 3 Zentren für Militäravation: Vincennes, Satory und dem Lager von Châlons noch 3 neue in Sissonne, Betheny und in einer noch zu bestimmenden Gebirgsgegend für die Ausbildung und Prüfung von Aviatikern beigesellen will. Auch sollen diese Zentren — für das Studium der Luftverhält-

nisse und für die Erlangung der Vertrautheit mit dem Bodenrelief —, mit sphärischen Freiballons ausgestattet werden. Ferner soll sowohl durch die Studien der Offiziere wie durch eine aus- geschriebene Konkurrenz ein den jetzt existierenden Aëroplanen erheblich überlegener Aëroplan hergestellt werden, und zwar soll derselbe einen neuen ununterbrochenen Flug von mindestens 200 km gestatten, und mindestens 3 Passagiere mit ihrer Ausrüstung und Bewaffnung, dazu noch ein Reservegewicht von 25 kg tragen. Ferner will man verlangen, dass die Flugapparate, die gegenwärtig so schwer zu montieren und zu adjustieren sind, leicht zerlegbar gemacht werden, damit sie ohne Mühe auf der Eisenbahn transportabel sind, und man wird auch darauf achten, dass jeder Aëroplan stets 2 Motore zur Verfügung hat. Es sollen nicht, wie man es für die Lenkluftschiffe getan hat, blosse Entwürfe verlangt, sondern die Aëroplane selbst müssen vorgestellt und geprüft werden. Ein grosser Geldpreis wird für die beste Lösung ausgeschrieben, auch soll eine Lizenzgebühr festgesetzt werden, welche der Staat für jeden konstruierten Apparat an den Erfinder zu zahlen hat, falls sich der Staat das Recht vorbehält, sich für den Bau der Apparate an andere Privatfabriken oder an seine eignen Betriebe zu wenden.

Die gesamte Organisation soll in die Hand eines einzigen Chefs, des erfahrenen General Roques, gelegt werden, der ohne jede Zwischeninstanz mit den Chefs der verschiedenen Dienstzweige und mit den hervorragendsten Aviatikern in Verbindung treten wird, ohne sich dabei der Direktoren des Kriegsministeriums oder eines andern Zwischenorgans zu bedienen. Er glaubt, dass das ganze Programm binnen spätestens einem Jahr ausgeführt sein kann, und soll kein Manöver mehr ohne Beteiligung von Militäraëroplanen stattfinden. Ueberdies sollen für 1911 zwei weitere Millionen für das Programm und eventuell Ergänzungskredite zu seiner rascheren Durchführung gefordert werden. Somit würde Frankreich, wenn dieses Programm zur Durchführung gelangt, binnen Jahresfrist über eine sehr beträchtliche Kriegs-aëroplanflotte verfügen, an die sich dort die kühnsten Hoffnungen für die nationale Verteidigung, die bekanntlich auch offensiv geführt werden kann, und für die Unverwundbarkeit Frankreichs knüpfen.

Denn man setzt dort in die Aëroplane nicht nur für den Aufklärungs- und Nachrichtendienst, sondern neuerdings auch für den Gelände-Beobachtungsdienst und für die Verwendung der Flugmaschinen zum Wurf von Sprenggeschossen etc., grosse Erwartungen. Der Kriegsminister, General Brun, hat selbst am 19. Mai bei Mourmelon 2 gelungene Flüge mit einem Aëroplan unter-

nommen, und ebenso, diesem Beispiel und dem des italienischen Kriegsministers am 3. August bei Rom folgend, der kommandierende General des XX. Armeekorps, General Maunoury, am 10. August einen solchen von Jarville über Nancy nach Moncel an der deutschen Grenze und von dort wieder nach Nancy zurück. General Brun äusserte nach seinen Flügen, dass der Aëroplan dazu berufen sei, der Heeresleitung ausserordentliche Dienste zu leisten, und hob ganz besonders seine stabile Lage hervor, und erklärte, er habe mit dem grössten Vergnügen festgestellt, dass die Aviatik im Kriegsfall für die Beobachtungen des Geländes von ausserordentlicher Wichtigkeit werden könne. Der Beobachter befinde sich in vollkommen sicherer Stellung, und könne leicht das Panorama überblicken, das sich wie eine Reliefkarte vor ihm aufschliesse.

Der Standpunkt der deutschen Heeresverwaltung wurde von einem erfahrenen Offizier der Versuchsabteilung der Verkehrsgruppen für die Aviatik in ungleich weniger erwartungsvoller und in objektiver Weise dahin resümiert, „dass auf Grund seiner rapiden Entwicklung das Krafluftfahrzeug ein gutes Nachrichtenmittel, ein brauchbares Erkundungsmittel und gegen Luftschiffe vielleicht das einzig mögliche Kampfmittel darstellen werde“. Der deutsche Kriegsminister aber hat bis jetzt in seinen Anforderungen an das Zornsche Luftschiff „nur unter Umständen bereits eine artilleristische Leistung durch Werfen von Sprenggranaten verlangt“. Er prüft die Frage der Brauchbarkeit der Aëroplane im Ernstfalle sorgfältig, und unterstützte die erste Vorbedingung für die Schulung in der Aviatik, die Erwerbung des Flugplatzes Johannesthal, materiell und anderweitig wesentlich, sowie auch die Flieger durch die dem Aëroklub zur Verfügung gestellte Summe und neuerdings durch Preise für ihren Wettbewerb. Ueberdies schuf er in Döberitz eine militärische Fliegerschule für dauernd dort auszubildende Offiziere. Ungeachtet dessen gilt im deutschen Kriegsministerium die Kriegstauglichkeit des Aëroplans aller existierenden Systeme als mindestens sehr zweifelhaft. Hierauf deutet auch ungeachtet aller Anstrengungen für die Schaffung einer Aëroplanflotte in Frankreich das neue Ausschreiben des französischen Kriegsministers nach einem kriegstüchtigen Aëroplan, für den u. a. 2 Motoren verlangt werden. Dieses Erfordernis wird auch im deutschen Kriegsministerium anerkannt, und ist um so berechtigter, als nicht nur durch die geringste Motorpanne der ganze Apparat vollkommen unbrauchbar wird, sondern eine solche auch durch Havarierung des empfindlichen übrigen Fahrzeuges eintreten kann. Zeit und Reparaturgelegenheit sind jedoch im Kriege sehr fraglich.

Ferner aber ist — wenn auch die Lenkballons weit abhängiger von ihrem, an nur vereinzelt Orten in grösseren Mengen hergestellten Betriebsmittel, dem Wasserstoffgas, sind als die Aéroplane vom Benzin — die Benzinfrage für diese noch keineswegs gelöst. Vor allem aber stellt nach Ansicht des deutschen Kriegsministeriums die grosse Abhängigkeit von Wind und Wetter die Kriegstüchtigkeit der Aéroplane in Frage, was schon hinsichtlich der weit betriebssicherern Lenkballons die Kölner Luftflottenmanöver deutlich erwiesen hätten.

Die Zweifel, die der vorerwähnte Fachmann hinsichtlich der Benutzung des Aéroplans als Erkundungsmittel noch äusserte, da die Mitnahme eines besonderen Beobachters noch zu den Seltenheiten gehöre, und der Führer seine ganze Aufmerksamkeit seiner Flugmaschine zuwenden müsse, wurden inzwischen, wenn auch nicht völlig behoben, so doch wesentlich eingeschränkt, und dürften demnach ganz fortfallen. Denn heute werden fast alle Aéroplane für zwei Personen gebaut, sowohl um einen Platz für einen anzulernenden Schüler, wie auch für Fahrgäste zu gewinnen, und um brauchbare Kriegsaéroplane herzustellen, wobei, in Frankreich wenigstens, die Mitführung von Sprengkörpern usw. bestimmt ins Auge gefasst ist. Bereits fand in Frankreich der Aufstieg eines Aéroplans Farmans mit 3 und sogar 4 Personen statt. Ob dieser Vorgang für die Aéroplane, wenn auch nicht sich zu verallgemeinern, so doch mit der Zeit in ausgedehnter Masse zu erfolgen vermag, bleibt abzuwarten. In beiden Fällen würde nicht nur die Mitnahme von in der taktischen Beobachtung kompetenten höheren Offizieren nebst dem die Resultate der Beobachtung unmittelbar feststellenden Offizier, sondern auch die Mitführung einer grösseren Quantität von Sprengstoffen als bisher gestattet sein, und überdies die Anzahl der Fahrgäste für den Sportverkehr gesteigert werden. Drei Personen von je 75 kg Gewicht bedeuten eine Nutzlast von 225 kg, so dass ein Aéroplan, der 3 Personen mitzuführen vermag, das Gewicht seines Führers und seines Beobachters abgerechnet, nur etwa 2 der ca. 40 kg schweren Geschosse der deutschen schweren Feldhaubitze, 5 der 14 kg schweren der 10,5 cm Haubitze und etwa 11 der 6,64 kg schweren Granaten des Feldgeschützes mit sich zu führen vermag. Der Gesamtverbrauch des deutschen Heeres an Feldartilleriegeschossen betrug 1870/71 362 662 Geschosse\*, der eines einzelnen Armeekorps, des dritten, am 16. August 11 570 Geschosse. Die Belagerung von Strassburg erforderte

\*) Dem deutschen Generalstabswerk zufolge.

202 099 Artillerie-Geschosse, die Belforts 98 552. Selbst eine Flotte von 1000 Flugapparaten, die der Pariser Deputierte und Mitglied des französischen Instituts, und eine der Spitzen des französischen Aëroklubs für die französische Armee fordert, würde daher mit ihren 2000 bzw. 5000 und 11 000 Artilleriegeschossen nicht genügen, um eine wesentliche, ausschlaggebende Erhöhung der Wirkung der Feldgeschütze eines Heeres in einer künftigen grossen Schlacht hinzufügen zu können, und zwar weil die Aéroplane mindestens 100—150 m von einander entfernt fliegen müssen, um nicht einander durch den von den Flügelschrauben verursachten Luftwirbel zum Absturz zu bringen. 1000 Aéroplane würden daher eine Frontbreite von 100 bis 150 km einnehmen müssen und in gefährlichem Fluge zweier Linien hintereinander eine solche von 50—75 km, und selbst in immer gefährlicher werdendem Fluge von noch mehr Linien hintereinander eine meilenbreite Front, und daher keine konzentrierte Wirkung auf dem Schlachtfelde zu erzielen vermögen. Es ist dies um so weniger der Fall, da die Notwendigkeit für den Aéroplan, mit grosser Geschwindigkeit zu fliegen, weil er andernfalls bei einem Stillstand herabstürzt oder zu Boden gleiten muss, das wirksame Werfen und Treffen eines Sprengkörpers oder Sprengstoffs und die Abgabe eines sicheren Schusses überhaupt ganz ausschliesst, und es sich somit um einen Sprengkörperwurf, der aufs Geratewohl erfolgt, handelt. Ueberdies würde die rechtzeitige Munitionsergänzung der Aéroplane erhebliche Schwierigkeiten haben. Aehnliches gilt auch für den Ungeschen Lufttorpedo, der zwar etwa 4500 m weit trägt, und ein Sprenggeschoss von nur 2 kg Sprengladung führt, dessen Torpedowerfer jedoch etwa 40 kg, ausschliesslich Torpedo, wiegt, und daher die mitgeführte Munitionsmenge vermindert. Der französische General de Lacroix fordert torpedoartige Geschosse für die Aéroplane. Ihr Umfang dürfte jedoch ein so bedeutender werden müssen, so dass ihre mitzuführende Anzahl nur eine geringe zu sein vermöchte, und daher selbst bei sehr starker Sprengladung keine genügende Wirkung in grösseren Kämpfen von ihnen zu erwarten ist. Auch bedingen sie die Unzuträglichkeit des Rückstosses. Ob die von dem Norweger Aasen neuerdings konstruierte, mit dem in der Pulverfabrik Nikedal hergestellten Sicherheits-Sprengstoff „Echo“ geladene Granate (deren Wirkungssphäre mehreremal grösser sein soll, als die der bisherigen Granate, und die aus Gewehren verfeuert werden kann) sich mit der Zeit zur Angriffswaffe gegen Lenkballons zu entwickeln vermag, die, wenn ein Aéroplan in ihre Nähe

gelangt, ein grosses, beim Zeppelin 138 m langes, 14 m breites Ziel bieten, bleibt abzuwarten, ebenso aber auch die Wirkung der leichten, kleinen Pfeil-Torpille des Kapitän Sazerac de Forge. Gegen Truppen verwandt aber versprechen diese kleinen Granaten zu geringe Wirkung, und ihr Schuss und Treffen aus der Höhe hinab ist vollkommen unsicher.

(Schluss folgt.)

### Eidgenossenschaft.

**Beförderung.** Zum Oberleutnant der Infanterie wird befördert: Leutnant Zumbrunn Oskar in Schinznach.

**Entlassung.** Oberst von Mechel Hans in Basel, wird entsprechend seinem Gesuche und unter Verdankung der geleisteten Dienste, von der Stelle eines Aushebungsoffiziers des 5. Divisionskreises entlassen.

**Ernennung.** Als Aushebungsoffizier der 5. Division für das laufende Jahr wird ernannt: Oberst Rey Viktor in Othmarsingen, Stabsoffizier im Instruktionkorps der Infanterie der 5. Division.

### Ausland.

**Frankreich.** Gepäckerleichterung. Die provisorische Instruktion vom 7. September 1909, betreffend das feldmässige Gepäck, sieht für jede Korporalschaft drei Garnituren Bürsten für Waffen, Kleider und Stiefel sowie drei Fettbüchsen vor, für je fünf Mann der Regiments- und Bataillonsstäbe eine Garnitur Bürsten und eine Fettbüchse. Nunmehr verfügte der Kriegsminister, dass für die Korporalschaft nur zwei Garnituren Bürsten und drei Fettbüchsen und für je sieben Mann der Stäbe eine Garnitur Bürsten und eine Fettbüchse mitzuführen sei.

Militär-Wochenblatt.

**Frankreich.** Ferngläser. Der Kriegsminister ordnete an, dass der Generalstab der Armee, die verschiedenen Abteilungen des Kriegsministeriums und die Kommission für Handwaffen eingehend die Frage prüfen sollen, auf welche Weise alle Offiziere mit einem guten Fernglase versehen werden können.

Militär-Wochblatt.

**Japan.** Verschiedenes. Vom 16. Juli d. Js. ab fanden in der Provinz Kozuke im westlichen Nazu von einem Fesselballon aus meteorologische Untersuchungen der Luft statt, und zwar unter Leitung des Oberstleutnants Tokunaga, der in Deutschland das Luftschiffwesen studiert hat. Der Ballon stieg an einem Tage bis zu 2500 m, einer bis dahin in Japan unerreichten Höhe. — Am 29. Juli berichteten General Oku, der die 15. und 16. Division, General Hasegawa, der die 4. und 18., und General Nischi, der die 8. und 17. Division inspiziert hat, an den Kaiser über das Ergebnis der Inspektion. Nach der Berichterstattung fand eine Konferenz statt, an der unter anderem Marschall Yamagata, General Nogi und andere teilnahmen. — Der Russisch-Japanische Krieg hat deutlich die Wichtigkeit der Nachtgefechte gezeigt. Bisher hatten in Japan trotzdem Nachtgefechtsübungen grösseren Umfanges im Frieden noch nicht stattgefunden, einerseits, weil die finanzielle Lage es nicht gestattete, andererseits, weil man die Nachtgefechte für zu gefährlich hielt. Dessenungeachtet sollen sie wegen ihrer grossen Wichtigkeit von jetzt ab in grösserem Umfange in jeder Division zur Ausführung gelangen.

Militär-Wochenblatt.

### Eidgenössische Militär-Bibliothek.

(Diese Bibliothek steht allen schweiz. Offizieren unentgeltlich zur Verfügung. Briefe und Pakete bis zum Gewicht von 2 kg sind portofrei.)

Hauptsächliche Anschaffungen Mai-Juni 1910.

- Q 104. Markwalder: Die schweizerische Pferdezucht in ihrer Bedeutung für die Armee. Bericht an das schweiz. Militärdepartement. Aarau 1910. 8.
- Sb 515. Monod, Jules: Guide Illustré du Valais... Description, Configuration... Tarif des Guides. Ed. entièrement nouvelle. Genève (1910). 8.
- Sb 516. Tobler, Ernst Victor: Vom Engadin ins Veltlin mit der Berninabahn. Zürich (1910). 8.
- Sc 278. Krieger, Albert: Topographisches Wörterbuch des Grossherzogtums Baden. 2. Aufl. 2 Bände. Heidelberg 1903/05. 8.
- Va 80. La Suisse en sept Conférences. Série organisée... sous le titre „Genève Suisse.“ Genève (1910). 8.
- Vd 30. Weisl, E. F.: Das Heeresstrafrecht. Besonderer Teil. 2. Aufl. Wien und Leipzig 1910. 8.
- W 636. Organisation der Armee. Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung. Vom 3. Juni 1910. (Bern 1910.) 8.
- W 637. Organisation de l'armée. Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale. Du 3 juin 1910. (Berne 1910.) 8.
- W 639. Diesbach, (R.) de: Division suisse de cavalerie. Fribourg, Février 1910. 8.
- W 640. Steiner, Emanuel: Artillerie-Verein Basel-Stadt. Fest-Schrift zum 75jährigen Bestehen 1834 bis 1909. Basel 1910. 8.
- Ya 90. Les Armées des Principales Puissances au Printemps de 1910. Paris 1910. 8.
- Yb 578. Die graue Felduniform der deutschen Armee. Heft 1: (Offiziere). Mit 4 Tafeln... Leipzig 1910. 8.
- Yb 579. Das Gefecht. Zusammenstellung der Vorschriften über das Gefecht aus den Exerzier-Reglements aller Waffen, der Felddienstordnung und Feldbefestigungs-Vorschrift. (Von [E.] von Estorff). Berlin 1910. 8.
- Yb 580. Immanuel, Friedrich: Die deutsche Felddienstordnung vom 22. März 1908 kriegsgeschichtlich erläutert. Berlin 1910. 8.
- Yb 581. Duesterberg: Der Infanterist in der Schlacht. Für den Mannschaftsunterricht auf dienstliche Veranlassung bearb. Berlin 1908. 8.
- Yb 582. Leitfaden betreffend das Festungs-Maschinen-Gewehrgerät. (F. M. G. G.) Vom 12. März 1910. Berlin 1910. 8.
- Yb 583. Der Zug im Gefecht. Zusammenstellung aller... wichtigen Bestimmungen... Von Nolte. Oldenburg i. Gr. (1910). 8.
- Yc 537. Girardon, E.: Leçons d'artillerie conformes au programme de l'Ecole militaire de l'artillerie et du génie. 3e éd., par P. de Lagabbe. Paris-Nancy 1910. 8.
- Yc 538. Instruction sur la signalisation. Projet 1910. Paris 1910. 8.
- Yc 539. La Réforme militaire. (Par) P. D., du Journal „La Dépêche“. (Paris) 1910. 8.
- Yc 542. Règlement provisoire de manoeuvre de l'artillerie de montagne. Approuvé... 29 octobre 1909. Titre 2-4. Paris 1910. 8.
- Yc 543. Service intérieur des corps de troupes. Décret du 25 mai 1910. Paris 1910. 8.
- Ye 243. Hoen, M. v., und Szarewski, M.: Die Armee im Felde. Auszug aus den einschlägigen Vorschriften für Militär-Aerzte. Wien 1910. 8. (Militärärztliche Publikationen No. 131.)