

# Die Flugzeugmanie in Frankreich

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **58=78 (1912)**

Heft 16

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-29659>

## **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.

den Regen und Hagel von Geschossen, ein verzweifelter Kampf hier und ein verworrenes Handgemenge dort. Plötzlich brach mein Schwert mit einem hellen Klang, mein linker Arm war durchbohrt. Ich fiel und bevor ich aufstehen konnte, kam eine Granate und zerschmetterte mir mein rechtes Bein. Ich raffte alle meine Kräfte zusammen und versuchte aufzustehen, aber es war mir, als ob ich zerbröckelte und ich fiel hilflos zu Boden. . . Mein Verstand arbeitete, wie der eines Verrückten, aber mein Körper war nicht imstande, sich auch nur um einen Zoll zu bewegen. . .“

Eine interessante Stelle, die verschiedenes überaus klar beleuchtet, möge den Schluß der Zitate aus dem herrlichen Buche Sakurais bilden. Sie handelt von Gehorsam, Mut, Tapferkeit und Hingabe: „Wir hatten bereits von dem absolut kriechenden Gehorsam der russischen Soldaten gehört und hier auf dem wirklichen Schlachtfeld wurde uns der Beweis erbracht, daß sie treu bei ihrer Pflicht blieben bis zum Tode. Es kommt dies vielleicht von den alten Beziehungen zwischen dem Adel und den Leibeigenen im Mittelalter, die heute noch zwischen den russischen Offizieren und Mannschaften aufrecht erhalten werden. Dieser russische Geist des Gehorsams ist grundverschieden in seinem Ursprung von der wahren Harmonie und Freundschaft und dem aufrichtigen freiwilligen Gehorsam, der in allen Reihen der japanischen Armee herrscht. Ein amerikanischer Offizier, der mehrere Monate in der Mandschurei bei der japanischen Armee war, bemerkte, daß das Charakteristischste und Anziehendste unserer Armee die freundliche Harmonie sei, die von der Spitze bis unten herrsche und die bei keiner anderen Armee irgend einer Nation, weder in England noch im demokratischen Amerika, gefunden werden könnte. *Vielleicht kommt die wirkliche Stärke unserer Armee von dieser speziellen Moral und unseren geistigen Bedingungen.* Aber der ausdauernde Mut des russischen Soldaten ist ein Charakteristikum, unserer Bewunderung würdig. Während sie Port Arthur verteidigten, ging ihnen zeitweise der Proviant und die Munition aus. Tausende und Zehntausende von Leben wurden ihnen genommen; die traurige Situation war wie ein Licht vor dem Windstoß, und in der Mitte solcher entmutigenden Bedingungen änderten sie trotzdem ihre Haltung nicht, sondern fuhren fort, uns mit starrmütiger Entschlossenheit Widerstand zu leisten. Es wurde dies durch die Kraft ihres russischen Charakters hervorgebracht und zeigt klar, welche Erziehung und Disziplin man ihnen eingeflößt hatte. Eine Stelle in den russischen Militärvorschriften lautet: Der Siegeslorbeer in der Schlacht kann gewonnen werden durch das Bajonett und das Kriegsgeschrei. Wenn ihr keinen Schuß mehr habt, schlägt den Feind mit dem Kolben nieder, wenn der Kolben bricht, dann beißt ihn mit den Zähnen. Ja, sie waren hartnäckig in ihrem Widerstand, aber zur selben Zeit waren sie außerordentlich um ihr Leben besorgt. Diese zwei Eigenschaften widersprechen sich. Lieber als Ziegelstein leben, als wie als Juwel zerbrochen werden, schien ihr großes Prinzip, im

Gegensatz zum japanischen Ideal: *Lieber schön sterben, als unwürdig leben!*“

Das ist doch sicher die trefflichste Illustration zu dem uns allen wohlbekannten Bibelwort, das hier auf die besonderen Verhältnisse des Krieges anzuwenden ist: der Geist ists, der lebendig macht.

Und damit möchte ich die Mitteilungen aus dem einzigartigen Buche Sakurais, das jeder Offizier in seiner Hausbibliothek besitzen sollte, schließen. Seine unter dem unmittelbaren Eindruck der Schlachtfelder und des Kampfgetümmels geschriebenen Worte sind, wie der Leser erkannt haben dürfte, nicht nur eine bildliche Darstellung der von mir im I. Teile dieses Aufsatzes verfochtenen Gedanken, sie sind auch eine durch die Wirklichkeit des Ernstkampfes erhärtete Basis für die Ausführungen, die in den herrlichen Worten liegen, die der Redaktor der „Militärzeitung“ in seinem mit jubelndem Beifall aufgenommenen Vortrag, „Die Zukunft des Milizheeres“ vor der sozialwissenschaftlichen Sektion der Freistudentenschaft Berns ausgesprochen hat, und die in dem Satze gipfeln:

Nicht die Zahl der Kämpfer, nicht die Güte der Waffen, auch nicht die Vollkommenheit der Organisation aller Kräfte gibt den Ausschlag: es ist einzig das innere Vertrauen zu sich selbst, das Vertrauen aller zu der ganzen Organisation, der Untergebenen zum Vorgesetzten und umgekehrt. Und die Tüchtigkeit des Einzelnen wiederum ist es, die dieses Selbstvertrauen schafft. Erst wenn zwei Armeen sich darin durchaus ebenbürtig sind, entscheiden die übrigen Faktoren. . . .

Es ist und bleibt also Wahrheit: *In den moralischen Werten liegen Stärke und Schwäche eines Heeres.* Immer wird die bessere Moral über die schlechtere den Sieg davontragen. M.

### Die Flugzeugmanie in Frankreich.

Bekanntlich war Frankreich seit Mitte des vorigen Jahrhunderts beständig bestrebt, sich durch vervollkommnungen auf dem Gebiete der Waffentechnik Ueberlegenheit sicherzustellen.

In den Krieg 1870 zogen die Franzosen mit dem Chassepotgewehr, das kurz zuvor bei Mentana gegen die Freischaren Garibaldi's Wunder getan haben sollte und auch tatsächlich dem preußischen Zündnadelgewehr sehr überlegen war, und mit ihren Mitraillleusen, von denen in diesem Kriege Wunder erwartet wurden. Weder die ganz neue Waffe der Mitraillleusen noch die Ueberlegenheit des Chassepotgewehres konnte den in ganz anderen Faktoren begründeten Sieg des Gegners in Schlacht und Krieg verhindern.

Nummehr hat sich das Streben Frankreichs nach militärischer Ueberlegenheit ganz besonders dem neuen Erzeugnis seiner Luftfahrzeugindustrie, den Aéroplanen, zugewandt, in deren Konstruktionen, sowie auch Benutzung Frankreich unbestritten heute an der Spitze der Nationen steht, während Deutschland auf dem Gebiet der mehr den strategischen Zwecken dienenden starren und halbstarren Luftschiffe dem westlichen Nachbar überlegen ist. Denn

während das französische Heer schon heute über 100 Flugzeuge besitzt, und diese Anzahl im laufenden Jahre auf 234 bringen will, so verfügt dasselbe nicht nur bloß über 14 fahrbare Luftschiffe gegenüber 19 deutschen, sondern die seinigen erreichen auch in keiner einzigen Konstruktion die Leistungsfähigkeit, Fahrbarkeit, Größe und Tragfähigkeit der Zeppeline. Ungeachtet der zweifellosen Vorzüge, die diese, namentlich für die strategische Aufklärung und auch für die Lösung gewisser anderer strategischer Aufgaben besitzen, die man, wie z. B. die Rheinbrückenzerstörung, die Unterbrechung der Eisenbahnlinien bei der Mobilmachung und beim Truppentransport nach dem Kriegsschauplatz durch Zerstörung der Bahnhöfe, Viadukte usw. französischerseits im Auge hat, hat sich das Interesse und der Luftfahrzeugbau Frankreichs ganz überwiegend den Aéroplanen zugewandt. Allerdings wird neuerdings auch den starren Luftschiffen mehr Beachtung geschenkt. An die Leistungen der Aéroplane werden ganz übertriebene Erwartungen für den Krieg, ja für „die Eroberung der Vorherrschaft Frankreichs in der Luft“ geknüpft. Dies hat allbereits schon zu einer Ueberproduktion von Flugzeugen in den über Gebühr zahlreichen Flugzeugindustrieunternehmen geführt. In erster Linie für Flugsportzwecke in großer Anzahl, erst in zweiter Linie und in weit geringerer Zahl für militärische Zwecke beschafft, erwiesen sich die Beschaffungs- und Unterhaltungskosten für Privatleute auf die Dauer als so gewaltige, daß sie sich nur sehr reiche Leute und die Konstrukteure von Flugmaschinen leisten konnten, welche letztere aus ihren Schauflügen vor dem Publikum und aus dem Verkauf ihrer Maschinen ein Gewerbe machten. Die Leistungen der 22 französischen Militär- und Zivilflieger, die unter neuen, wesentlich erweiterten Bedingungen und Verhältnissen bei den jüngsten Herbstmanövern in Ost-Frankreich in der Trouée von Belfort ihre Aufgaben erfüllten, vor allem aber eine von den namhaftesten Organen der französischen Presse aufs wärmste mit Wort und Tat unterstützte Agitation für „die Eroberung der Vorherrschaft Frankreichs in der Luft“ haben die nationale Begeisterung für dieselbe in verschiedenen französischen Städten, sowie bei Großindustriellen und selbst bei den Schülern der Pariser Gymnasien zur hellen Flamme angefacht. Mehrere Städte schenkten der Regierung Aéroplane, und sehr beträchtliche Sammlungen für deren Beschaffung kamen zustande. Die freiwilligen Spenden betrugen bis Anfang März Fr. 592,000, und es bildete sich unter der Präsidentschaft des Generals de la Croix und des Senators Raymond ein „nationales Komitee für Militärflugwesen“, das alle eingegangenen Summen im Einverständnis mit dem Kriegsminister, entsprechend den Bedürfnissen der nationalen Verteidigung verwenden wird. Eine lebhaft polemische Agitation dafür, daß „Frankreichs Zukunft in der Luft liege“, entwickelte sich in der Presse und seitens einer Anzahl Generale, und fand in einer sich dieses Titels bedienenden Broschüre des „Matin“ ihren beredtesten Ausdruck. 5000 Flugzeuge und 5000 Militärflieger werden in ihr für Frankreich nebst den er-

forderlichen Hangars, fliegenden Werkstätten, ausgebildeten Führern, Piloten und Mechanikern, und 50—60 Millionen pro Jahr für das Flugwesen verlangt. Ein Fluggeschwader, die vierte Armee, müsse im Kriegsfall die Mobilmachung und Konzentration der feindlichen Truppen verhindern. Bei genügender Anzahl müßten die Flugzeuge die rückwärts liegenden Arsenale und Magazine der feindlichen Armeen zerstören, vor der Schlacht den Anmarsch des Feindes erkunden und aufhalten, während der Schlacht ihn in Verwirrung bringen, bei der Verfolgung mitwirken. Die Aéroplane sollen als Zerstörungsmittel von Eisenbahnen und Brücken usw. dienen, auch als Erkundungswerkzeug der Oberkommandierenden, als Mittel zur Aufrechterhaltung der Verbindung und vor allem als eine neue Waffe, die durch ihren gewaltigen moralischen Einfluß das Vertrauen der von ihr begleiteten Kämpfer verdoppeln müsse. Der Kriegsminister Millerand brachte ein Gesetz über das Militärflugwesen ein, und forderte dessen rascheste Verwirklichung, sowie mit seinem Dank für die gewidmeten Geldspenden vollständige Freiheit der Kriegsverwaltung in der Auswahl der zu beschaffenden Flugzeuge. Die Selbständigkeit der „fünften Waffe“ erklärte er, bedeute nicht, daß diese ein geschlossenes Korps bilden solle. Das Personal würde aus der ganzen Armee rekrutiert werden, doch würden die Offiziere und Unteroffiziere, je nach Bedarf des Alters und der Neigung, zu ihrer früheren Waffe zurückkehren können. Der Friedensbestand würde jeweilig durch Dekret festgesetzt, damit er den Umständen entsprechend abgeändert werden könne. In Friedenszeiten würden den Militärfliegern gewisse Vergünstigungen gewährt, und bei tödlichen Unfällen ihren Hinterbliebenen dieselben Rechte bewilligt, wie den Hinterbliebenen der im Kriege Gefallenen. Die einzelnen kriegsmäßigen Fliegerabteilungen werden je acht Flugzeuge umfassen. Ein Erlaß des Kriegsministers ordnet die Ausbildung von Generalstabsoffizieren als Beobachter in Flugzeugen an. Für 1912 sind Gesamtausgaben in Höhe von 22¼ Millionen, für die späteren Jahre durchschnittlich 25 Millionen Franken vorgesehen. Der Kriegsminister wie auch der Ministerpräsident Poincaré und der Marineminister Delcassé sprachen sich über die von der Presse zugunsten des Militärflugwesens eingeleitete Propaganda sehr anerkennend aus. Delcassé erklärte, „durch die Militärflugzeuge könnten die Bedingungen des Seekrieges umgestaltet werden. Das Flugwesen entwickelne heiße die Größe Frankreichs fördern“. Die gesamte derart auch von der Regierung geförderte Bewegung und Propaganda für das heute die vollsten Sympathien der französischen Nation besitzende Flugwesen zielt offenbar darauf ab, für einen eventuellen künftigen Krieg mit den Eroberern Elsaß-Lothringens, für den man sich heute im französischen Heere und der Nation für gerüstet hält, dieser Rüstung ein, wie man annimmt, besonders wichtiges Moment der Ueberlegenheit hinzuzufügen. Der Kriegsminister erklärte, die Opfer, welche die Republik und das Land seit dem Unheil vor 40 Jahren gebracht hätten, seien keine unnützen gewesen,

und die Republik habe volles Vertrauen zu der Armee, was auch die Ruhe des Landes in den unerträglichen Tagen des vorigen Jahres zeigte, weil es der Kraft seiner Armee sicher war. Für das Flugwesen verlangt General Maitrot, daß, wenn auch ein Fliegerregiment errichtet werde, doch der Bau von Lenkballons nicht vernachlässigt werden dürfe. Es sei unerlässlich, daß Frankreich in kurzem eine mächtige und zahlreiche Luftflotte besitze, deren Rolle bei Beginn des Krieges darin bestehe, in die deutsche Mobilmachung Verwirrung zu bringen, sie zu verlangsamen und zu verhindern. Alle Konzentrationswege der deutschen Armee hingen von acht Eisenbahnbrücken ab, die den Rhein zwischen Köln und Basel überbrückten. Diese Brücken würden das Ziel der französischen Lenkballons bilden.

Die sehr große Schwierigkeit, welche das Treffen militärischer Objekte durch den Granatwurf vom Lenkballon bietet, sein völliges Versagen bei Sturm, unsichtigem Wetter, wie Nebel, Schnee, starkem Regen und Wolkenverhüllung, der bisherige völlige Mangel umfassender, zuverlässiger Erfahrungen und Ergebnisse auf diesem Gebiet, und die große Treffunsicherheit des Granatwurfes vom schwankenden, sehr schnellen Aëroplanfluge aus, lassen die Granatwurfwirkung vom Lenkballon aus und weit mehr noch die der nur sehr kleinen und wenigen Projektile der Aëroplane vorderhand als ein höchst unsicheres und in seiner Wirkung sehr beschränktes Zerstörungs- und Kampfmittel erscheinen. Ueberdies können Brücken etc. durch bei ihnen postierte versenkbare Haubitzen, wie bei *Hünigen*, gegen die Granatwurfwirkung der Lenkballons verteidigt werden. Die bisherigen Leistungen der italienischen Aëroplane im Tripolis-Feldzuge in dieser Richtung bestätigen das erstere, wenn sie auch mehrfach ergebnisreiche Aufklärungsflüge ausführten. Auf den Verlauf des Feldzuges aber ist ihre Verwendung bis jetzt ohne jede namhafte Einwirkung geblieben. Die Bedeutung der Flugzeugverwendung im Kriege wird daher französischerseits offenbar stark überschätzt, wenn sie auch in ausgedehnter Weise stattfindend und in zuverlässig erprobte Bahnen geleitet. für die taktische Aufklärung bei günstigen Wetterverhältnissen von bedeutendem Wert zu werden vermag. Die übrigen Armeen sehen sich daher veranlaßt, dem Vorgehen Frankreichs in besonnener, bedächtiger, Mittel und Leistungen abwägender Weise zu folgen. Das deutsche Kriegsministerium wird am 1. April dieses Jahres über 60 Flugzeuge verfügen, und hat jüngst 40 Ettrich-Aëroplane in den Trautenaer Ettrichwerken bestellt, und auch die Pforte hat den Erwerb einiger Aëroplane für den Tripoliskrieg und nunmehr zweier für die Aufklärungsaufgaben für die Verteidigung Konstantinopels und der Dardanellen beschlossen, der Sultan aber einen Beitrag von 1000 Pfund als Beihilfe für die Beschaffung einer Luftflotte gespendet. *β.*

### Das moderne Festungswesen Schwedens.

Nach etwa zehnjähriger Bauzeit steht jetzt die im nördlichen Schweden unweit vom Nordende des

Bottnischen Meerbusens erstandene Festung *Boden* vollendet da und ist dieser Tage vom König *Gustav* besichtigt worden. Boden bildet eine der stärksten Befestigungsanlagen, die es in Europa gibt und kann mit Recht als eine Art *nordisches Gibraltar* bezeichnet werden.

Seitdem Schweden seine nördliche Stammbahn bis zum hohen Norden an die Eisenbahn gerückt hat, die von *Lulea* bis zu den mächtigen Eisenerzgebieten von *Gellivare* geht, hat der Platz, an dem sich die Nordbahn und die Lulea-Gellivarebahn kreuzen — *Boden* — eine außerordentlich große strategische Bedeutung erhalten. Diese Bedeutung ist noch dadurch erheblich gestiegen, daß der schwedische Staat inzwischen die Lulea-Gellivarebahn quer durch Lappland bis zur norwegischen Grenze verlängert hat, von wo Norwegen die Bahn bis Narwik an der Westküste fortsetzte. Jetzt nähert sich auch die Nordbahn, an deren Fortsetzung von Boden aus in östlicher Richtung der schwedische Staat schon seit Jahren arbeitet, der *finnischen Grenze*, wo sie schließlich bei *Haparanda* enden soll. Da nun das finnische Eisenbahnnetz bereits bis *Tornea*, der Nachbarstadt Haparandas, geht, wird es somit in absehbarer Zeit eine Eisenbahnverbindung zwischen Rußland und der norwegischen Küste geben, eine Verbindung, die quer durch die skandinavische Halbinsel geht. Diese Eisenbahnlinien im Zusammenhang mit den großartigen Naturreichtümern Nordschwedens, Wälder und Eisenerze, verleihen jenem Landesteil im Verhältnis zu früher einen ungleich größeren Wert, namentlich, da inzwischen auch die Besiedelung dieser nördlichen Gebiete bedeutende Fortschritte gemacht hat. Aus diesem Grunde mußte die Kriegsführung Schwedens darauf bedacht sein, im Norden des Landes einen Stützpunkt zu schaffen, um so mehr, als Schweden seit dem Ausbruch Norwegens aus der Union mit zwei Fronten zu rechnen hat. Zu einem solchen Stützpunkt ist nun Boden umgewandelt worden, das hierzu alle Vorbedingungen hat, indem es in einem Talkessel liegt und von verschiedenen Felsenbergen umgeben ist, die sich zur Anlegung von Befestigungen eignen. Das Hauptfort der Festung Boden liegt auf dem größten dieser Berge, dem *Degerberg*, dessen bisherige schräge Seiten abgesprengt sind, so daß der Berg jetzt überall steile Wände aufweist und einer Erstürmung erfolgreich widerstehen kann. Die auf dem Plateau des Berges befindlichen drehbaren Panzertürme sind das einzige, was äußerlich von dieser Festung zu sehen ist. Auch die anderen Berge wurden befestigt, um den Feind zu verhindern, hier seine Artillerie aufzustellen. Mittels dieser mit sehr kräftigen Geschützen versehenen Forts beherrscht die Festung Boden die ganze Umgebung. Mit seinen in Felsen gesprengten Einrichtungen bietet der Platz eine so starke Stellung, daß die Truppen in Nordschweden in Sicherheit mobilisiert und zusammengezogen werden können. Er ist eine Haupttappenstation für die schwedischen Truppenteile, die nach den Grenzen vorgeschoben werden sollen. Dem Feind werden mit der Festung