

Bibliothek der ◻ ◻ ◻
Unterhaltung
und des Wissens

Mit Original-Beiträgen der
hervorragendsten Schriftsteller
==== und Gelehrten ====
sowie zahlreichen Illustrationen

Jahrgang 1908. Zweiter Band.



◻ Stuttgart, Berlin, Leipzig ◻
Union Deutsche Verlagsgesellschaft

Der Luftkrieg der Zukunft. — Die Luftschiffahrt steht schon jetzt auf einer Höhe, daß ohne Zweifel in nicht allzulanger Zeit alle Mängel, die ihr heute noch anhaften, beseitigt sein werden. Die Gewinnung eines allen Anforderungen genügenden lenkbaren Luftschiffes wird aber nun weitreichende Umwälzungen nach sich ziehen, und zwar nicht am wenigsten nach der Seite der Kriegsführung hin. Wir wollen uns daher einmal vorstellen, welche Verhältnisse die Vervollkommnung der Luftschiffahrt zeitigen wird, indem wir annehmen, daß wir bereits auf den ganzen Entwicklungsgang und die damit zusammenhängenden Neuerungen in der Kriegsführung zurückblicken könnten.

Schon im Jahre 1910 hatte man das Problem der Luftschiffahrt so weit gelöst, daß man über vollständig lenkbare Fahrzeuge verfügte, die aber nicht mit Hilfe von Gas oder Ballons durch die Luft getragen wurden, sondern durch die Flugflächen und ihre

eigenartige Stellung sich freischwebend in der Luft hielten, namentlich, wenn sie durch kräftige Motoren getrieben wurden. Man sprach allenthalben davon, daß durch diese Drachenflieger, wie man die Luftschiffe nannte, nunmehr auch der Ozean der Luft von der Menschheit erobert sei. In England brach damals eine Art Panik aus, weil man befürchtete, der Inselcharakter des Landes, welcher bisher sein größter und sicherster Schutz gewesen war, komme nicht mehr in Betracht, da es ja jetzt möglich sei, mit lenkbaren, für Kriegszwecke eingerichteten Luftfahrzeugen jederzeit einen Einfall in England zu machen. Man begann deshalb hier energisch mit dem Bau von Luftkriegsfahrzeugen und erreichte alsbald, daß sie mit einer Geschwindigkeit von fünfzig bis sechzig Kilometer in der Stunde fuhren. Im Laufe der nächsten Jahre gelang es, die Geschwindigkeit bis siebenzig Kilometer zu steigern. Die dann von einem Engländer erfundenen Motoren und das auf ihnen beruhende System brachten einen weiteren gewaltigen Schritt nach vorwärts. Es gelang, die Geschwindigkeit der Luftfahrzeuge auf zweihundertundfünfzig Kilometer in der Stunde zu erhöhen. Gleichzeitig konnte man nunmehr die Flugflächen so groß gestalten, daß die Luftschiffe bedeutende Lasten zu tragen vermochten.

Geradezu einen Meilenstein in der Entwicklung der Aeronautik bildete der Flug des nach dem neuen Typ erbauten englischen Luftschiffes „Drafaigar“ von London bis Tripolis, eine Fahrt, die trotz widrigen Windes in sechs Stunden zurückgelegt wurde. Die folgende Fahrt brachte das Luftschiff in vierzehn Stunden von London bis nach Indien, so daß nunmehr Indien von London aus mit Bequemlichkeit im Schach gehalten werden konnte.

Im deutschen Reichstag wurde daher der Antrag gestellt, ebenfalls derartige Luftkriegschiffe zu bauen, damit man einem etwaigen Angriff Englands entgegentreten könne. Unbegreiflicherweise verhielt sich die Regierung gegen diesen Antrag ablehnend, indem sie nur im allgemeinen darauf hindeutete, sie sei gegen alle Möglichkeiten genügend gesichert.

Mehrere Monate später trat ein Ereignis ein, welches wie eine Erschütterung durch die ganze Kulturwelt ging. England war mit der Türkei in Mißhelligkeiten wegen der kleinasiatischen

Bahnen geraten. Der Streit spitzte sich so zu, daß die diplomatischen Beziehungen abgebrochen wurden. Es ging daher eine Flotte von sechs englischen Luftfahrzeugen unter dem Befehl eines Kommodore von Cypern, wo sie stationiert waren, in knapp einer halben Stunde hinüber nach Beirut und dann nach Damaskus. Mit wenigen Bomben, welche aus den Luftschiffen heruntergeworfen wurden, zerstörten die Engländer die Bahnanlagen. Ein Regiment türkischer Kavallerie wurde durch fünf Bomben, die aus den Luftfahrzeugen geschleudert wurden, vollständig vernichtet. Wie man erfuhr, benützten die Engländer einen neuen Sprengstoff von wahrhaft entsetzlicher Wirkung. Mit diesem Erfolge begnügte sich der Kommodore der Luftschiffflotte aber nicht. Er flog vielmehr noch an demselben Tage über Cypern nach den Dardanellen und bedrohte Konstantinopel, besonders den Yıldızkiosk mit einem vernichtenden Bombardement, wenn der Sultan nicht sofort auf alle englischen Forderungen eingehe.

Der Schrecken, der in Konstantinopel herrschte, war grenzenlos. Der Sultan sah sich gezwungen, alle Forderungen der englischen Regierung zu bewilligen, dann ging die Luftflotte wieder nach Cypern zurück. Die englische Luftkriegführung hatte sich glänzend bewährt. England beherrschte vorläufig die Welt. Kein Land hatte so viele Luftfahrzeuge mit den ausgezeichnetsten Einrichtungen aufzuweisen wie England.

Auf dem deutschen Volk lastete dieser Erfolg mit einem dumpfen Druck. Man schien den Engländern gegenüber wehrlos. Was nützte jetzt das große deutsche Heer? Zehn solcher Luftschiffe konnten mit den neuen Sprengbomben in wenigen Tagen das ganze Heer vernichten. Was nützten alle Festungen und deren Forts, wenn die Luftschiffe von oben her das Innere der Festungen vollständig verwüsteten? Dabei konnten sich die Luftschiffe so weit entfernt von der Erdoberfläche halten, daß es durchaus unmöglich war, sie etwa mit besonders konstruierten Geschützen zu beschießen.

Mit einem Schlage war gewissermaßen alles das, was man in Jahrhunderten auf militärischem Gebiete, bei Armee und Marine, Landesverteidigung und Festungsbau erreicht hatte, wertlos geworden.

Als der deutsche Reichskanzler im Reichstage trotzdem nochmals

erklärte, Deutschland fürchte keinen Angriff, sondern sei vollständig gerüstet, war man im stillen überzeugt, daß diese Versicherung ohne tatsächliche Unterlage sei und lediglich Beruhigung schaffen solle.

An einer Stelle, an der man es am wenigsten vermutet hatte, kam eines Tages die seit langem bestehende Verfeindung zwischen Deutschland und England zum offenen Ausbruch. Durch den neuen Handelsvertrag, den Deutschland mit China abgeschlossen hatte, fühlte sich England benachteiligt. Es forderte daher die Aufhebung dieses Vertrages. Seine Noten wurden allmählich so drohend, daß sich Deutschland veranlaßt fühlte, in gleich heftigem Tone zu antworten. Innerhalb achtundvierzig Stunden hatte sich der Konflikt so zugespitzt, daß der Ausbruch des Krieges unvermeidlich schien. Triumphierend berichteten die Pariser Blätter, daß die Engländer an ihrer Ostküste eine Flottille von fünfzig Luftschiffen unter einem bewährten Kommodore bereit hielten, um in wenigen Stunden über Berlin zu stehen und die Stadt, wenn es sein müßte, zu vernichten.

Man verstand es in der ganzen Welt nicht, wie die deutsche Regierung unter diesen Umständen Englands Forderungen zurückweisen konnte. Die Verluste an Menschenleben, an Hab und Gut, welche an einem einzigen Tage durch die englischen Luftschiffe Deutschland zugefügt werden konnten, waren unabsehbar.

Zum allgemeinen Erstaunen rief die deutsche Regierung gleichwohl ihren Botschafter von London ab und erklärte, daß der Kriegszustand eingetreten sei.

Jetzt schritt England zum Angriff. Ende September war seine Luftflotte zur Abfahrt nach Deutschland fertig. Eines Morgens um neun Uhr erhoben sich die Luftfahrzeuge rasch nacheinander mit dem Kurs auf Deutschland zu. Eine ungeheure Menschenmenge wohnte der Abfahrt bei und beobachtete von Schiffen und Türmen aus auch aus weiterer Entfernung das Aufsteigen der Luftschiffe.

Plötzlich aber ertönte ein wilder, vieltausendstimmiger Schreckensschrei. Die erste Kolonne der Luftschiffe, die bereits über der See schwebte, geriet ins Wanken. Die Luftfahrzeuge machten eigentümliche Bewegungen, ganz ähnlich wie Schiffe, die in schwerem See-gang rollen; dann begannen sie sich zu drehen und stürzten endlich kopfüber in die See hinunter. Die zweite und dritte Kolonne

der Luftschiffe hatte dasselbe Schicksal; die vierte Kolonne, die erst im Aufstieg begriffen war, wurde rechtzeitig zurückgehalten.

Obwohl die gesamte englische Flotte sich in der Nähe befand, gelang es doch nur einen Teil der Mannschaften, die aus den Luftschiffen ins Meer gestürzt waren, aufzufischen, dann wurde die Flotte selbst in ihren Bewegungen derartig gehemmt, daß mehrere unheilvolle Zusammenstöße von Kriegsschiffen erfolgten. Derselbe unerklärliche und unheimliche Wirbel, dem die Luftschiffe zum Opfer gefallen waren, wirkte auch auf die Schiffskörper der Flotte. Schließlich versagten ihre Maschinen völlig, die Schiffe waren nicht mehr vom Fleck zu bringen.

Wie erklärten sich diese unfasßbaren Vorgänge?

Die Überzeugung der deutschen Regierung, daß die englischen Luftschiffe nicht zu fürchten seien, stützte sich auf eine wichtige Erfindung, die man in Deutschland schon lange gemacht, aber im Interesse der Landesverteidigung geheimgehalten hatte. Die Erfindung ging von der drahtlosen elektrischen Telegraphie aus. Wie man hier elektrische Wellen schwacher Art über eine Entfernung von vielen hundert Kilometern, ja über den ganzen Atlantischen Ozean senden konnte, war es bei dem neuen System möglich geworden, außerordentlich starke elektrische Ströme in beliebiger Richtung und auf weiteste Entfernungen zu versenden. Die Apparate des Systems saugten aus dem Ozean der Luft die in ungeheuren Mengen vorhandene freie Elektrizität auf und stießen sie dann gewissermaßen schußartig in Riesenwellen in das Luftmeer hinaus. Es entstand infolgedessen ein elektrischer Wirbelsturm, dem kein Luftschiff widerstehen konnte, der auch das größte Fahrzeug dieser Art sofort zum Kentern brachte. Derselbe elektrische Wirbel aber machte auch auf sämtlichen Kriegsschiffen alles Eisen magnetisch und brachte auf diese Weise die beweglichen Teile der Maschinen so in Unordnung, daß die Schiffe vollständig unbrauchbar wurden. Die großen elektrischen Apparate, die diese Wirkung hervorriefen, hatte man in der Lüneburger Heide aufgestellt.

Vierundzwanzig Stunden nach der Vernichtung der englischen Luftkriegsschiffe und der Unbrauchbarmachung der Panzerflotte wurde mit England ein für beide Teile ehrenvoller Friede abgeschlossen.

A. D. R.