

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

**Band:** 54=74 (1908)

**Heft:** 9

**Artikel:** Die Bedeutung der Alandsinseln

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

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-98617>

#### **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:** 01.02.2026

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

mehrung des Heerestrosses, die pro Armeekorps auf etwa 200 zweispänige Feldküchenwagen veranschlagt werden kann. Dieselben bedingen eine Verlängerung des Trains eines Armeekorps um etwa  $1\frac{1}{2}$  km, und eine Steigerung seiner Pferdezahl um 400 Pferde.

Da in sehr schlecht wegsamen Gegenden und bei Zufällen, wie Rad- oder Achsenbruch etc., nicht mit absoluter Sicherheit auf die Feldküchenwagen zu rechnen ist, und etwa ungünstig sich gestaltende Lagen ihr rechtzeitiges Eintreffen ausschliessen können, so können sie die Mannschaft von der Mitführung des Kochgeschirrs und der drei Mundportionen nicht entbinden.

Im österreich-ungarischen Heere wurden der „Vedette“ zufolge die Feldküchenwagen oder Marschküchen in verschiedenen Modellen bei den Manövern des 14. Korps mit gutem Erfolg erprobt. Am besten bewährten sich dabei die im Protzensystem gebauten, mit mehreren Kesseln versehenen Marschküchen, da jenes System den Transport erleichtert und mehrere Kessel die Zubereitung mehrerer Speisen und Abwechslung in der Kost gestatten. Die nach dem Papinschen System konstruierten Kessel ermöglichen die Herstellung einer besonders schmackhaften Kost bei sehr geringem Brennmaterialverbrauch. Die Truppenteile des 14. Armeekorps, welchen Marschküchen zugeteilt wurden, waren weit regelmässiger als die übrigen verpflegt, und bei einem Vergleichversuch mit abkochenden Truppen bis zu  $4\frac{1}{2}$  Stunden früher als diese mit der Mittagsmahlzeit versehen.

Die Relationen sämtlicher Truppenteile aller drei Waffen sprachen sich übereinstimmend sehr lobend über das Prinzip der Marschküchenwagen aus. Von der Verwendung von Dampfküchen wird empfohlen, trotz ihrer guten Kost, abzusehen, weil deren Wagen zu schwer und zu kompliziert sind. Die Küchen mit direkter Heizung sind vorzuziehen. Betreffs der Zuteilung der Küchenwagen wird empfohlen, sie während der Reisemärsche in die Truppenkolonnen einzufügen, und die entsprechende Anzahl Proviantwagen aus den Kolonnen auszuscheiden. Per Regiment gelten 17 zweispänige Küchenwagen als Norm und somit für jede Unterabteilung einer. Die Ansicht findet Vertretung, dass nach Möglichkeit im Felde dem Mann täglich zwei warme Mahlzeiten zu verabreichen sind. Der Küchenwagen für eine Kompanie von 250 Mann darf leer nicht über 500 kg und beladen nicht über 900 kg wiegen.

Gegen die Verwendung der Feldküchenwagen wird neuerdings eingewandt, dass die Infanterie während der heutigen, tagelangen Entscheidungskämpfe nicht über die der grossen Bagage zuzu-

teilenden Feldküchenwagen werde verfügen können. Die Zusammendrängung der Massen in den künftigen Schlachten der Millionenheere werde vor und während derselben die Strassen für den Munitions- und Verwundetentransport völlig in Anspruch nehmen. Nach den Entscheidungen aber, in den Operationspausen, sei genügend Zeit zum Abkochen und Schlachten des mitgeführten Viehs vorhanden. Bei Rückzügen und unglücklichen Gefechten würden hingegen die Truppen von ihren Küchenwagen nichts haben, und sich die Schwierigkeiten für die vergrösserten Trains steigeru. Es fragt sich aber, ob man die Feldküchen — allerdings mindestens 12 per Infanterieregiment — nicht der näher an den fechtenden Truppen befindlichen „kleinen Bagage“ zuteilen kann. Ferner wird auf die heutige gute Konservenverpflegung verwiesen und die Frage aufgeworfen, ob unter der Vergrösserung des Trains durch die Küchenwagen die Operationsaktivität der Truppen nicht leide.

Wie aus einer Nachricht eines Milit.-Korresp. hervorgeht, scheinen ganz besonders diejenigen Truppen, die unmittelbar nach den Märschen den Sicherungs- und Aufklärungsdienst übernehmen, und zwar die Vorposten, aus den Feldküchen verpflegt werden zu sollen. Es sei anzunehmen, dass nicht jeder Truppenteil eine Feldküche zugeteilt erhält, sondern dass diese bei den Stäben zusammengehalten und für jeden einzelnen Fall dem Truppenteil überwiesen würden; jedoch gelte es für eine Notwendigkeit, dass die Truppen auf grossen Märschen beim Rendezvous aus den Feldküchen ihre Mahlzeit einnehmen. Ein definitives Modell für die Feldküchen ist für das deutsche Heer noch nicht angenommen, jedoch fanden bereits seit 3 Jahren Versuche mit ihnen statt, und die betreffende Forderung des neuen Etats beweist, dass ihre Einführung beschlossen ist.

### Die Bedeutung der Alandsinseln.

Bekanntlich finden gegenwärtig zwischen den an der Ostsee interessierten Mächten Erörterungen über ein den Status quo erhaltendes Abkommen statt. Hiebei spielt die Alandsinseln-Konvention von 1856 eine grosse Rolle. Diese verbot Russland die Befestigung dieser Inseln. Russland verlangt die Aufhebung dieser Konvention (die ihr nach dem Krimkrieg von England und Frankreich aufgezwungen war) weil für den Grosstaat demütigend, erklärt aber ausdrücklich, dass Russland keine, wie immer geartete, Absicht habe, die Alandsinseln zu befestigen. Dieser Standpunkt sei um so natürlicher, als der Vertrag von 1855 zwischen Frankreich, England und Schweden, auf dem die

Konvention beruhe, von England und Frankreich als durch den norwegischen Integritätsvertrag aufgehoben erklärt worden sei. Diese russischerseits bekundete Auffassung wird jedoch in den politischen Kreisen, namentlich Schwedens, sowie auch denen Londons und Paris' keineswegs geteilt, sondern für irrig gehalten, da jenes Befestigungsverbot lediglich auf Artikel 33 des Pariser Friedens von 1856 beruhe.

Nun ist zwar anzunehmen, dass die Erklärung der jetzigen Regierung Russlands, in keiner Weise die Befestigung der Alandsinseln zu beabsichtigen, ernst gemeint ist. Allein niemand bürgt dafür, dass, wenn einmal das Verbot aufgehoben ist, eine künftige russische Regierung nicht anders hierüber denkt, und die 1854 zerstörten und geschleiften Hafenbefestigungen Bomarsunds wieder, und stärker aufbaut, und dort zugleich eine Flottenstation errichtet. Eine derartige Perspektive aber wird in Schweden als gefährliche Drohung betrachtet. Alle schwedischen Parteien, selbst die sozialistische, sind in dieser Befürchtung einig, und der Meinung, dass die Befestigung des Alands-Archipels das Ende der Sicherheit Stockholm's bedeute. Denn wenn die künftige russische Flotte einen Handstreich gegen Stockholm beabsichtige, würde derselbe, da nur eine dreistündige Seefahrt dazu erforderlich sei, nur zu leicht ausgeführt werden können. Man ist überdies überzeugt, dass eine Festungsanlage und Flottenstation auf Aland nicht nur Stockholm, sondern die Ostküste Schwedens überhaupt bedrohe. Dies ist insofern begründet, dass, wenn ein russisches Geschwader in dem befestigten Hafen von Bomarsund stationiert ist, dann ein Landungskorps dort versammelt werden kann, das in wenigen Stunden die schwedische Küste zu erreichen, und unter dem Feuer der Schiffsgeschütze an der 30 Kilometer langen Strecke derselben gelandet zu werden vermag — wo die 10 m Tiefenlinie zwischen Grisslehamn und Björkö sehr nahe an die Küste herantritt, und überdies das nahe Östhammar der Landungsflotte einen Hafen bietet. Der Hinweis schwedischerseits, dass die russische militärische Ausgestaltung der Alandsinseln Befestigungen für Schweden notwendig machen werde, hat daher seine Berechtigung, wenn sich diese Befestigungen auch nicht auf die gewaltige 7 bis 8000 Kilometer Luftlinie lange Strecke zwischen Stockholm und dem neuen Hauptstützpunkt der schwedischen Landesverteidigung, der Festung Boden am Lulea Elf, erstrecken können. Auch schiene der ins Auge gefasste Bau eines Kanals für grosse Kriegsschiffe bei Wäddö erforderlich, da hier der westlich anliegende Sund ihr Passieren bis jetzt nicht gestattet. Hier liegt

die von Aland her besonders gefährdete Stelle der schwedischen Ostküste, während die Einfahrt zu Stockholm durch ihre Befestigungen, Torpedoboote und Schären als völlig gesichert gelten kann.

Die Frage nach der näheren Beschaffenheit, kriegsgeschichtlichen Vergangenheit und sonstigen strategischen Bedeutung der Alandsinseln beansprucht somit besondres Interesse.

Die Inseln liegen bekanntlich zwischen dem Finnischen und Bottnischen Meerbusen, am Eingang des letztern und mit ihrem Hafen Bomarsund nur 150 Kilometer Luftlinie von Stockholm und 85 Kilometer von der schwedischen Küsteninsel entfernt, die sich von Grisslehamn über Wäddö nach Björkö erstreckt. Aus einer Gruppe von etwa 200 Graniteilanden bestehend, in deren östlichen Teil zwischen Aland und Finnland die See im Winter zufriert — im westlichen zwischen Aland und der schwedischen Küste jedoch nur in sehr strengen Wintern — bilden sie eine natürliche Brücke nach Finnland und eventuell Schweden, die für militärische Operationen zwischen Russland und Schweden von besonderer Wichtigkeit ist. Ihre Bevölkerung von etwa 25,000 Einwohnern ist schwedischer Abstammung und treibt Landwirtschaft, wozu Gerste und Roggen genügend gedeihen, ferner Fischerei, Seevögeljagd und Robbenfang. Schon 1714 eroberten die Russen die Inseln vorübergehend durch die Seeschlacht an der Landspitze Hangö und — nach dem Seekrieg mit Schweden 1808, der in den Buchten und Sunden zwischen Aland und Åbo geführt wurde — 1809 endgültig durch den Zug Knorringss auf dem Eisen nach Aland. Sie zwangen die Schweden unter Döbeln zum Rückzug nach Grisslehamn und behielten die ganze Inselgruppe nebst Finnland im Frieden zu Frederikshamn.

Im Krieg von 1854 wurde die Hauptinsel Aland in ihrer Festung und Hafen von Bomarsund von der englisch-französischen Flotte vor deren gegen Kronstadt beabsichtigten Expedition durch Beschießung angegriffen, um jenen Hafen als Stützpunkt für die Expedition und für die Blockade des Bottnischen und Finnischen Meerbusens zu gewinnen. Am 8. August landeten französische Truppen auf Aland, belagerten und bombardierten Bomarsund unter General Niels Leitung, und der Platz ergab sich schon am 16. August. Die rasche Uebergabe geschah sowohl infolge des überlegenen Feuers des Angreifers, als auch, weil die Befestigungen Bomarsunds noch unvollendet waren. Sie bestanden aus 3 kreisrunden Türmen, davon 2 auf der Hauptinsel und 1 auf der benachbarten Insel Prestö, und aus einem halbelliptisch geformten

Reduit mit 2 Etagen kasemattierter Batterien. Die Alliierten landeten ohne beunruhigt zu werden in einer Bucht 4 km westlich Bomarsunds, errichteten ihre Batterien, und zerstörten nacheinander den südlichen und nördlichen Turm sowie das Reduit. Die felsige Bodenbeschaffenheit verhinderte die Anlage von Approachen. Die Batterien wurden bei Nacht mit Sandsäcken unter dem Schutz von Sandsackmasken erbaut. Der südliche Turm wurde in einem Tag zerstört. Hierauf hatte der nördliche Turm das gleiche Schicksal, und das Reduit ergab sich nach einem gleichzeitigen Bombardement der Flotte und der Batterien. Die Flotte der Verbündeten wählte jedoch im nächsten Jahr die Insel Nargö bei Reval zum Stützpunkt für ihre erfolglos bleibenden Unternehmungen gegen Kronstadt und Sveaborg.

Zur Zeit ist die Alandsinselfrage zwar für Schweden keine bedrohliche, da Russland zu sehr mit sich beschäftigt ist, um Konflikte mit dem Ausland herbeizuführen. Allein in Zukunft kann sie, wie angedeutet, dies werden, und offenbar haben England und Frankreich, die in den Verträgen von 1855 und 1856 für Schweden eintraten, das Interesse, dass Russland seine Machtstellung Schweden gegenüber, das durch die Lostrennung Norwegens empfindliche militärische Machtteinbusse erlitt, nicht noch präpondierender ausgestaltet. Ueberdies vermögen die Absichten, welche Russland im Vorjahr mit der Entsendung von Truppen und einigen Schiffen nach den Alandsinseln verfolgte, und die auf die Unterbindung des Waffen- und Dynamitschmuggels nach Finnland abzielten, auch ohne die Festigung Bomarsunds und Errichtung eines permanenten Flottenstützpunktes daselbst, erreicht zu werden. Auch besorgt man in Finnland durch die militärische Ausgestaltung Bomarsunds eine empfindliche Schädigung des Nahrungsbelegs der Alandsinseln und des gesamten finnischen Schärenmeeres, sowie des Reiseverkehrs von Russland und Finnland nach Schweden. Schweden hat aber unter diesen Umständen alles Interesse, an der Bestimmung des § 33 des Pariser Friedens von 1856 festzuhalten.

Wenn man einer „Polit. Korresp.“ aus Petersburg schreibt: „Die Besorgnisse der schwedischen Presse erweisen sich als in jeder Beziehung durchaus unbegründet; in den alten und freund-nachbarlichen Beziehungen zwischen Schweden und Russland liesse sich kein Vorgang nachweisen, der ein für Schweden oder Norwegen feindliches Gepräge gehabt hätte“, so ist dazu zu bemerken, dass Russland u. a. Schweden Finnland und die Alandsinseln entriss, und dass Schweden gegen eine eventuelle russische Aggressivität die starke Fest-

ung Boden am Lulea Elf errichtete. Wenn die erwähnte Korrespondenz ferner bemerkt: „Die Bestätigung der Freundschaft Russlands zu seinem nordwestlichen Nachbarn sei darauf begründet, dass Russland nichts von Skandinavien brauche, und dass die beiderseitigen Interessen auch in keinem einzigen Punkt einander gegenüberstehen“, so ist an die russischen Aspirationen betreffs eines eisfreien Hafens an der norwegischen Küste und an die Anlage des russischen Hafens von Alexandrowsk an der Murmannküste zu erinnern, wenn erstere auch mit dem norwegischen Integritätsvertrag als aufgegeben erscheinen; im übrigen aber an die Erklärung des schwedischen Ministers Staaf, dass vollständiges Einvernehmen zwischen der Regierung und dem gesamten schwedischen Volk in der Alandsinselfrage herrsche.

### Ausland.

**Deutschland.** Versagen eines Militär-Luftschiffes bei Schneetreiben. Am 4. Februar war ein Militärballon der deutschen Luftschifferabteilung um 10 Uhr vorm. bei leichtem Schneegestöber auf dem Übungsplatz der Luftschifferabteilung in Tegel abgelassen worden. Das Luftschiff stieg zu einer Höhe von 900 Meter, bewegte sich über dem Norden und Osten Berlins, und nahm dann eine östliche Richtung an. Bei dem bald stärker einsetzenden Schneefall wurde Ballon und Gondel derartig belastet, dass das Fahrzeug niedergedrückt wurde. Fortgesetzt musste Ballast ausgeworfen werden, damit der Ballon wenigstens in einer Höhe von 700 bis 800 Meter gehalten werden konnte. Als man Rahnsdorf hinter sich hatte, befand sich in der Gondel nicht mehr ein Körnchen Sand, und wiederum wurde das Luftschiff durch die Schneemassen in die niedrigen Luftschichten gedrängt, und es lag die Gefahr vor, dass es in den Forst von Erkner hineingetrieben würde. Da bemerkten die Insassen des Ballons, 4 Offiziere, auf der Chaussee einen Radfahrer. Man rief dem Radler zu, das Schleppseil zu erfassen, was dieser auch tat, und es gelang mit Hilfe hinzukommender Personen, das Luftschiff auf die Chaussee hinabzuziehen. Hiebei wurde der Ballon etwas von der Schneelast befreit, die Luftschiffer nahmen neuen Ballast ein, und während einer der Offiziere zurückblieb, um von Erkner aus wieder nach Berlin zurückzufahren, setzten die andern drei die Luftfahrt fort. Bald aber stellten sich dieselben Schwierigkeiten wieder ein, die bisher zu der Störung der Fahrt führten, und so waren denn die Luftschiffer nach vierstündiger Fahrt und nachdem zum zweitenmal der gesamte Ballast verbraucht war, gezwungen, in der geschilderten Weise inmitten der Ortschaft Alt-Hartmannsdorf die Landung zu bewirken.

**Frankreich.** Eine Vermehrung der Kavallerie, statt der vor einiger Zeit ihr drohenden Verminderung zugunsten der Feldartillerie, schlägt im Hinblick auf die Stärke der deutschen Reiterei La France militaire Nr. 7238 vor, indem sie die Zahl der Eskadronen der letztern, die bei einer Mobilmachung zurückbleibenden Depotschwadronen eingerechnet, auf 510 im Jahre 1910 berechnet, denen Frankreich bei Ausbruch eines Krieges nur 342 entgegenstellen würde. Die Kosten der Vermehrung sollen namentlich durch eine Verringer-