

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

Band: 56=76 (1910)

Heft: 37

Artikel: Die Bedeutung der heutigen Aviatik für den Krieg

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-174>

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: 01.05.2026

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

Die Bedeutung der heutigen Aviatik für den Krieg.

(Schluss.)

Für die Beurteilung des bis jetzt erreichten Kriegswertes der Aéroplane ist von besonderem Interesse, inwieweit die Witterungsverhältnisse, Motordefekte und sonstige Umstände bei dem französischen Rundflug auf ihre Leistungen eingewirkt, sie dauernd oder vorübergehend unterbrochen, und die 10 in Paris zum Fluge startenden Flieger am letzten Tage auf 2 verringert hatten. Obgleich der Rundflug im August, und somit in einem Sommermonat von in der Regel verhältnismässig geringer Trübung der Luft und Freisein von Stürmen und in einem überwiegend ebenen, nur zwischen Troyes und Nancy in einem stark hügeligen, hin und wieder bergigen, und von Nancy bis Mézières den Ostfuss der Ardennen berührenden Gelände stattfand, versagten bereits am ersten Flugtage 4 der Flieger und trafen nur 6 bei Troyes ein, und auch diese hatten z. T. Pannae erlitten, sich verirrt oder den Weg nicht gefunden. Am zweiten Flugtage aber musste ein Teil der Flieger infolge Regens den Start lange aufschieben und u. a. Legagneaux dreimal landen, um Benzin aufzunehmen und sich nach dem Wege zu erkunden, während an Lindpaintners Aéroplan ein Teil des Schlittens brach und repariert werden, und sein höchst ermüdeten Führer währenddessen in einer Ortschaft Ruhe suchen musste, und Leblanc an Fieber erkrankt war. Schon hier hatte sich herausgestellt, dass die grösste Schwierigkeit die Orientierung sei. Zwei der Flieger waren genötigt, ihren Abflug infolge kleinerer Reparaturen an ihren Apparaten zu verzögern. Nur 5 Teilnehmer vermochten am dritten Flugtage, obgleich das Wetter früh schön war, zu starten. Legagneaux konnte infolge Motordefekts trotz versuchter Reparatur nicht abfliegen. Bald nötigte ein aufsteigendes Gewitter die Flieger, von der durch Signale vorgezeichneten Strasse nach Westen abzubiegen. Die Geschwindigkeitsüberlegenheit der Eindecker über die Zweidecker zeigte sich an diesem Tage besonders, nur die Bleriot-Eindecker Leblancs und Aubrunns vermochten den Ausbruch des Gewitters zu umgehen, der Zweidecker Lindpaintners aber geriet in das Gewitter und den Regensturm hinein, und musste nahe Pont à Moussons landen und den Flug, da auch sein Apparat Havarie erlitten hatte, aufgeben. Ferner machte Nebel die Fahrt sehr schwierig und der Verlust seiner Karte eine Zwischenlandung Aubrunns beim Lagerfeld von Châlons nötig, während Leutnant Cammerman infolge einer gebrochenen Flugfläche landen musste.

Am vierten Flugtage unterlagen zwei Flieger im Kampf mit dem starken, zum Sturm sich steigernden Winde, und verzögerte dieser den Flug Aubrunns und Leblancs bis zum späten Nachmittag; beide waren überdies nach Beendigung ihres Fluges von dem Kampf gegen den heftigen Wind völlig erschöpft, und letzterer während desselben von der Richtung abgekommen und zu einem weiten Umweg genötigt. Die letzten

Etappen des Fluges verliefen ohne Störungen bei schönem Wetter, und Leblanc und Aubrun behaupteten auf ihnen als Sieger allein das Feld.

Als Gesamtergebnis des Rundfluges ergibt sich, dass die Aviatik schweren Dauerproben und schlechtem Wetter noch nicht gewachsen ist, und namentlich haben sich die Aéroplane Havarien unterworfen und weniger leistungsfähig gezeigt als ihre Führer. Der gleichzeitige Flug französischer Offiziere von Caën nach Nancy erstreckte sich nur auf 3 Tage, und war auch nicht frei von Pannen, obgleich von schönem Wetter und Glück begünstigt. Mit Recht fordert daher der französische Kriegsminister 2 Motoren für den Aéroplan, eine ununterbrochene Flugstrecke von 200 km und Zerlegbarkeit des Apparats für den Transport.

Es erscheint von Interesse, zum Schluss den verschiedenen Aufgaben der französischerseits bereits erfolgten militärischen Verwendung der Aéroplane einen Blick zu widmen. Der Flug der Offiziere von Caën nach Nancy erfolgte, um einen Befehl des Kriegsministers hierhin zu überbringen. Er setzte daher voraus, dass die betreffende telegraphische Verbindung nicht mehr zur Verfügung stand, und war somit ein Flug über ein in der Hand des Feindes befindliches Gebiet. Am 7. August fand ferner ein Flug dreier Offiziere von Mourmelon bei Châlons etwa 3—4½ Stunden in Höhe bis zu 700 und 900 m statt mit dem Auftrage eine Reihe von Beobachtungen auszuführen, der als völlig gelungen bezeichnet wird. Am 9. August verhinderte schlechtes unsichtiges Wetter bei Nancy eine Uebung radfahrender Fussjäger gegen Aéroplane. Dafür erhielten die radfahrenden Fussjäger von St. Nicolas, die bereits ausgerückt waren, den Auftrag, die von Troyes nach Nancy fliegenden Teilnehmer am zweiten Rundflugtage zu beobachten und zu beschiessen. Es gelang ihnen, die Flieger nicht nur zu erreichen, sondern auch zu überholen, und sie gaben auf dieselben ein so heftiges Feuer ab, dass sicher binnen wenigen Minuten alle drei Flieger herabgeschossen worden wären. Denn sie flogen in einer Höhe von nur etwa 300 Metern, und hätten bedeutend höher steigen müssen, um sich den Wirkungen des Gewehrfeuers zu entziehen. Allein das Wetter war sehr unfreundlich und stark nebelig. Die Flieger hätten daher im Ernstfall noch tiefer zur Erde herabgehen müssen, um etwas zu sehen; sie würden bei der Flucht in unerreichbare Höhen vor den feindlichen Gewehrschüssen überhaupt nichts von Wert haben beobachten können. Die sonstigen Erfahrungen, die die drei Flieger machten, waren auch nicht dazu geeignet, die Erwartungen, die man in die Kriegsbrauchbarkeit der Flugmaschinen setzt, zu steigern, im Gegenteil, man wird sie beträchtlich herabsetzen müssen. Wind, Nebel und auch Kälte sind die drei grössten Feinde der Flieger, dies haben die letzten Tage klar erwiesen. Die Kriegsbrauchbarkeit der Flugmaschinen wird sich daher nur auf ganz bestimmte Fälle und unter ganz bestimmten Voraussetzungen bewähren können. Am 10. August unternahmen zwei Offiziere vom Militärlager von Broy aus im Aéroplan eine Fahrt zur Rekognoszierung der Stellung feindlicher Batterien, die etwa in 2 km Entfernung

standen. Der Flug dauerte 25 Minuten, und erfolgte bis zu einer Höhe von etwa 500 m. Am 11. fand auf Grund des Ergebnisses dieser Rekognoszierung ein Scharfschiessen gegen die feindlichen Batterien statt.

Besonderes Interesse bietet ein auf Veranlassung des Chefs des Fluginstituts von Vincennes unternommener Kampf zwischen Aéroplanen. über den ein Bericht erstattet ward. Es war bekannt geworden, dass 2 Teilnehmer der Flugwoche von Rheims beabsichtigten mit ihren Maschinen nach Châlons zurückzuffliegen. Dies wurde die Grundlage zu einer Manöveridee, die sofort telegraphisch zwei Flugoffizieren zugeht. Die Annahme lautete: Auf die Oise marschiert eine feindliche Armee. Sie hat Flugmaschinen zur Erkundung des Geländes vorausgesandt. Diese Luftpatrouillen sind aufzuhalten und zu vernichten. Die beiden Offiziere stiegen sofort auf, und nahmen das leichte Schnellfeuergewehr, mit dem die militärischen Flieger ausgerüstet werden sollen, mit. Dann ging es dem Feinde entgegen. Auf dem Fluge gegen Rheims sah man in einer Höhe von etwa 1000 Fuss einen Eindecker, und sofort begann der Angriff. Die feindliche Flugmaschine trug nur einen Steuermann. Der Armee-Aéroplan stieg empor, gewann dem Gegner die Höhe ab, und zwang ihn so, ununterbrochen das Höhensteuer mit der rechten Hand zu bedienen. Der Feind konnte daher nicht zum Schuss kommen. Leutnant Clavenad feuerte 5 mal; im Ernstfall wären, wie man annimmt, die Propeller und der Steuermann des gegnerischen Aéroplans zweifellos getroffen worden. In diesem Augenblick sichtete man eine 700 Fuss höher schwebende zweite Flugmaschine, die vor dem Winde dahineilte. Es war zu spät um die Höhe des Gegners zu erreichen. Die Offiziere wichen aus und griffen von rechts an, um sich gegen Bombenwürfe zu sichern. Leutnant Clavenad gab eine Reihe von Schüssen ab, aber die obere Fläche der Maschine hinderte ihn beim Zielen, und es wurde angenommen, dass die Schüsse fehlgegangen waren. Der Feind entkam. Sofort wurde beschlossen, nach Rheims zu fliegen, um Hilfe zu holen. Auf dem Flugplatz von Betheny wurde eilig gelandet. Hier fand man Labouchère mit seinem Antoinette-Eindecker, der gerade im Begriff war, aufzusteigen. Er erhielt die Aufgabe, mit seiner schnelleren Maschine den Gegner zu verfolgen und ihn im Auge zu behalten, während der grössere Zweidecker Clavenads ihm naheilen und helfen sollte, die feindliche Flugmaschine zur Erde zu bringen. Aber der Zweidecker erlitt bei der Verfolgung einen Motordefekt, und musste landen. Labouchère setzte jedoch den Flug fort, stellte den feindlichen Aéroplan, und nahm ihn bei Broy gefangen. Der Vorgang soll den Beweis der Notwendigkeit erbracht haben, auf allen Armeeflugmaschinen zwei Mann mitzuführen, den Steuermann und den Beobachter, der das Gewehr handhabt. Er beweist auch, dass durch geschickte Manöver der Gegner an seiner schwachen Seite getroffen werden kann. Monoplane werden am besten von unten, Zweidecker aus grösserer Höhe angegriffen. Die Beobachtungen der beiden Offiziere werden als Basis zu den Luftmanövern dienen, die die französische

Heeresverwaltung voraussichtlich in der nächsten Zeit veranstaltet.

Aus der Gesamtheit des Dargelegten ergibt sich, dass die Aéroplane nur unter günstigen Umständen, namentlich gutem Wetter, ein brauchbares Kriegsinstrument zur Aufklärung über den Feind, Beobachtung des Geländes, Nachrichtenüberbringung und zum Kampf gegeneinander zu werden vermögen. Allein sie sind noch derart von den Witterungsverhältnissen, wie starkem Winde und Regen, Nebel, Schnee, Gewitter und Sichtbarkeit der Luft, sowie von Motor- und sonstigen Havarien, rechtzeitiger Benzinergänzung, der Schwierigkeit sich zu orientieren, und von der bisher noch vorhandenen Unmöglichkeit des schnellen und sicheren Zurückmeldens ihrer Resultate durch Funkspruch, abhängig, dass sie ein zuverlässiges Kriegsinstrument noch keineswegs darstellen. Das Ergebnis der von den Kriegsministern gestellten Anforderungen an ihre Neukonstruktion und ihre längere Erprobung im Flugdienst und bei Manövern sind abzuwarten, um ein endgültiges Urteil über sie zu fällen. Allein selbst mit zwei verstärkten Motoren ausgestattet werden sie zwar grössere Flugstrecken und Tragfähigkeit erzielen, und gegen Motordefekte und Flugunterbrechungen mehr geschützt sein, und stärkere Luftströmungen zu überwinden vermögen als bisher, jedoch auch ferner den atmosphärischen Einflüssen derart unterworfen bleiben, dass nicht mit Sicherheit auf sie zu rechnen ist.

Es muss daher noch lange mit aller Ruhe und Methode in der Herstellung, Erprobung, Schulung und Beschaffung der Aéroplane vorgegangen werden.

Eidgenossenschaft.

Schweizerische Offiziere an ausländischen Manövern. An die Herbstmanöver der auswärtigen Staaten wurden folgende schweizerische Offiziere abkommandiert: Nach Deutschland zu den Manövern des 14. Armeekorps Oberstdivisionär Schmid, Waffenchef der Artillerie, und Infanterieoberst Weissenbach, Kommandant der Infanteriebrigade 3, in Freiburg. Nach Frankreich Oberstdivisionär Audéoud und Artillerieoberst van Berchem. Kommandant des Artillerieregiments 1, in Craus. Nach Schweden Artillerieoberstleutnant von Bonstetten, Kommandant des Artillerieregiments 8, in Thun. An den japanischen Manövern nimmt der in Tokio sich aufhaltende Infanteriehauptmann Iser, Adjutant der Infanteriebrigade 3, teil. In Oesterreich und Italien finden dieses Jahr keine grösseren Manöver statt.

WEZSTEIN & FRIES, Maßgeschäft 1. Rang

BASEL, Freiestrass Nr. 32, Telefon Nr. 1732. (110)

Rasierapparat à 6.50, 9.—, (123)
10.—, 20.—, 25.—.

D. Mæder Söhne, Basel, 101 Freiestr.

PRÄZISIONS-WAFFEN, Calimir Weber

ZÜRICH: Ecke Bahnhofplatz, Waisenhausgasse. (116)