

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

Band: 62=82 (1916)

Heft: 14

Artikel: Die Aviatik im gegenwärtigen Kriege und ihre zukünftige Gestaltung

Autor: Chiodera, A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-32725>

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: 11.01.2026

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

konnte das, weil er im vollständigen Besitz der Herrschaft über das Adriatische Meer war und über ansehnliche Seestreitkräfte verfügte. So war bei Licht besehen die Lage des Belagerers prekärer als die des Belagerten, zumal der erstere von jeder Verbindung mit seiner Basis in Italien abgeschnitten war und in dem schon zu jener Zeit nicht gerade ressourcenreichen Lande empfindlichen Mangel an Lebensmitteln litt. Wer zu den damaligen Zeiten und noch später eine Stadt belagerte, schloß um diese einen Zirkumvallationswall und sicherte seinen eigenen Rücken gegen feindliche Entzugsversuche durch eine Kontravallationslinie. Seine Seebeherrschung und die Flottenmittel ermöglichten es Pompejus, Truppen zwischen den beiden Walllinien Cäsars zu landen und auf die Weise den Durchbruch zu bewerkstelligen.

Heutzutage sahen sich die Durazzo verteidigenden italienischen Truppen vor das gleiche Dilemma gestellt, wie die pompejanischen Legionen. Doch wurde die Seebeherrschung anders ausgenützt als zur Römerzeit. Man benutzte sie zu einer möglichst glatten Räumung der albanischen Hafenstadt unter dem Schutze der mächtigen Flotte. Als Motiv für diese Lösungsart des Dilemmas wird aufgeführt, daß die Belegung von Durazzo und Umgegend mit italienischen Streitkräften keinen andern Zweck gehabt habe als die Deckung der Retablierung und Evakuierung der auf albanisches Gebiet übergetretenen serbischen und montenegrinischen Heeresreste. Nachdem diese Absicht erreicht und über 200,000 Serben und Montenegriner an ihre Bestimmungsorte befördert wurden, habe ein weiteres Verweilen dieser Truppenteile auf albanischem Boden und besonders in Durazzo keine Berechtigung mehr. Darum empfehle sich eine möglichst verlustlose Räumung weit eher als ein verlustreicher Durchbruch, dessen Scheitern gleichbedeutend mit bedingungsloser Kapitulation sei. In Tat und Wahrheit läßt sich gegen diese Argumentation nicht viel einwenden. Die nur eine kombinierte Brigade betragenden, nach Durazzo detachierte italienischen Streitkräfte deckten zuerst am Ismi die Evakuierungsarbeiten gegen die aus der Richtung von Kruja vorstoßenden österreichisch-ungarischen Kolonnen. Als die Ismistellung wegen des Vorgehens gegnerischer Truppen auf Tirana und albanischer Parteigänger unter österreichischer Führung von Elbasan aus gegen Kavaja unhaltbar geworden, wurde hinter den dem Ismi gleichlaufenden Wasserriß des Arzen zurückgegangen und nun in dieser Stellung die eigene Einschiffung unter allmählichem Abbau auf Durazzo selbst gedeckt. Ein Verfahren nach pompejanischem Rezept verbot sich der gegenüber jenen Zeiten gänzlich veränderten Waffenwirkung wegen. Im Feuer weittragender Geschütze und wirkungsvoller Geschosse ist eine Truppenlandung eine ungleich schwierigere Sache als unter dem Stein- und Pfeilwurf der Katapulten und Ballisten. So verblieb wirklich nichts anderes übrig als möglichst glatte Loslösung vom Gegner und schleunigste Einschiffung unter dem Schutze, den die Feuerwirkung der eigenen Flotte zu leisten imstande war.

Nach einer amtlichen italienischen Meldung ist die Brigade Savona an dem Küstengelände zwischen Durazzo und Valona wieder ausgeschifft worden. Sie dient also zur Verstärkung des an letzterem Orte schon seit längerer Zeit befindlichen itali-

enischen Truppendetachements. Man darf hieraus auf die Absicht der italienischen Heeresleitung schließen, der Okkupation Albaniens durch Oesterreich-Ungarn noch weiteren Widerstand zu leisten. Wo dies zunächst geschieht, ist noch nicht zu ersehen. Es kann am Semeni oder erst an der Vojusa geschehen. Entscheidend hiefür wird sein, ob bulgarische Truppenteile wirklich schon Berat und Gegend erreicht haben. Auf alle Fälle steht der Armee des nunmehrigen Generalobersten Köveß noch weitere Arbeit bevor, sofern nicht die Bulgaren ihr diese abnehmen. Unter allen Umständen wird aber eine gewisse Zeit verstreichen, bis es zum entscheidenden Zusammenstoß kommt. Valona ist von Durazzo gute 100 Kilometer entfernt und von Berat zur Vojusa sind in verbindungsarmem Gebiet 30 Kilometer zurückzulegen. Uebrigens kann der italienische Widerstand um Valona keinen andern als verzögernden Charakter haben, es sei denn, man dirigiere noch beträchtlichere Verstärkungen nach Albanien als nur die Brigade Savona. -t.

Die Aviatik im gegenwärtigen Kriege und ihre zukünftige Gestaltung.

Von A. Chiodera.

Ein Unterfangen, wie es sich aus dem Titel ergibt, wird man für verfrüht halten; sind doch derzeit positive Berichte von den kriegsführenden Parteien nicht erhältlich und wir nur auf Zeitungsberichte angewiesen. Diese geben zwar kein klares Bild, weil sichtlich jede Partei bestrebt ist, ihre Erfolge zu übertrieben und die des Gegners zu bestreiten oder zu verkleinern. Aber die Kenntnis der im Kriege verwendeten Flugzeugsysteme gestattet doch einen Schluß auf die Leistungen, weil die Erfolgsmöglichkeiten schon zu Friedenszeiten klar ersichtlich waren.

Der Krieg hat das Flugwesen mächtig entwickelt. Vor Ausbruch des Krieges glaubte man sozusagen an einem toten Punkt angelangt zu sein. Man verbesserte zwar, aber im Prinzip blieb man bei dem Erreichten. Es ist uns auch nicht möglich, alle die Konstruktionsänderungen und Verbesserungen sowohl an den Aeroplanen wie an den Lenkballons nachzukontrollieren; daß solche angebracht wurden, ist an den Leistungen deutlich zu erkennen.

Wir haben hier weiter zu beachten, daß das Flugwesen zum Monopol der Militärabteilungen der Staaten geworden ist und nur mit geringen Ausnahmen für andere Zwecke Verwendung fand und findet. Die Leistungen der Aviatik im gegenwärtigen Kriege beantworten die Frage, ob diese Erfindung vom militärischen Standpunkte aus die erhofften Erfolge gebracht hat. Die Geschichte der Aeronautik im Krieg wird im Frieden geschrieben werden, heute ist dies wie schon gesagt, ein Ding der Unmöglichkeit.

Bevor wir uns anschicken, die gestellte Aufgabe trotz der erwähnten Schwierigkeiten zu erfüllen, wird es sich lohnen, sich darüber Klarheit zu verschaffen, ob alle Taten der fünften Waffe zu billigen sind, oder ob nicht hierin des Menschen, selbst des Krieges Unwürdiges, Allzubarbarisches geleistet wird, das die Kriegsführenden hätten unterlassen sollen.

Sind dem Luftkrieg Beschränkungen aufzuerlegen?

Krieg ist Krieg und die Kriegsführung, vom rein militärischen Standpunkte, auf Brechung des

feindlichen Widerstandes und auf die Vernichtung des Gegners gerichtet. Alle Mittel die zu diesem Ziele führen können, sind erlaubt. In diesem Kriege sind vielfach die im Frieden getroffenen Bestimmungen humanitärer Art über den Haufen geworfen worden. Keine Waffe hat man mit dem Hinweis auf die Humanität so sehr in ihren Handlungen zu beschränken versucht als die des Luftkrieges.

Die Haager Friedenskonferenz, im Jahre 1899, hatte wohl das Werfen von Geschossen aus der Luft verboten. Dieses Verbot wurde aber später durch den Widerspruch der drei Mächte Deutschland, Frankreich und Rußland illusorisch gemacht. England schloß sich diesen drei Staaten, obwohl mit zweien davon verbündet, nicht an, weil es als Inselreich diese Waffe und ihre Erfolge am ehesten fürchten mußte. Ein altes Abkommen, das bis anhin allgemeine Anerkennung gefunden hatte und die Bestimmung enthielt, daß unverteidigte Städte, Dörfer etc. unter keinen Umständen angegriffen, beschossen oder ohne Grund zerstört werden dürften, sollte auch für den Luftkrieg gelten. Allein heute, wo der Krieg in erster Linie mit technischen Mitteln geführt wird und sich die hiezu nötigen Anlagen auch in nicht befestigten Städten überall im Lande verteilt vorfinden, in Dörfern, die um Kriegserzeugniswerkstätten entstanden sind usw., muß in Hinsicht auf den Kriegszweck oft gegen die obige Bestimmung verstößen werden, und damit fällt die Schonung offener Städte dahin. Ob dies nun durch Geschosse aus Geschützen oder durch Bomben aus der Luft geschieht, ist an sich gleichgültig, wenn nur der Zweck erreicht wird. Und hier mag unser Standpunkt als Militär bezüglich der Zerstörung von Kunstwerken festgestellt werden. So bedauerlich eine solche Zerstörung ist, so muß man sich in die Lage jenes Kriegers versetzen, der vor einem Rafaalgemälde steht und dem man sagt, wenn er da hindurchspringe, so siegt er. Wer würde sich noch besinnen was er zu tun hätte? So hat es auch keinen Sinn die Luftschiffahrt, in ihrem Zweck als Kriegswaffe zu hemmen, indem man ihr den Mantel der Sentimentalität anhängt. Sie ist das Werkzeug für Helden, die Waffe für die Kühnsten.

Die deutsche Kriegsführung hat den Wert des Luftkrieges von allen Kriegführenden am besten erfaßt. Schon im Hinblick auf das Inselreich England wurden die Vorbereitungen mit unerhörtem Eifer betrieben; Deutschland hat keine Mittel gespart für die Entwicklung und Ausbildung der Luftschiffahrt. Der letzte Ausflug nach dem Westen von England von sechs und mehr Zeppelinen ist der beste Beweis hiefür. Kostet doch eine solche Einheit nahezu eine Million Franken. Und trotz der eigenen Verluste ist der Erfolg, der nach dem Eindruck den diese Besuche auf die Bevölkerung gemacht haben, zu bemessen ist, ein ganz gewaltiger. Da kann man nicht nur von einem Racheakt sprechen, sondern von einer beabsichtigten moralischen Wirkung, indem man England, das mit dem Fuß nicht betreten werden kann, durch die Luft zu treffen sich anschickt.

Alle Staaten, die die allgemeine Wehrpflicht eingeführt haben, stehen unter dem Einfluß des Militarismus, d. h. das ganze Volk ist daran beteiligt. Wir Schweizer schon seit 500 Jahren. Hat die Fanfare zu den Waffen gerufen, so steht der Be-

waffnete wie der Unbewaffnete im Zeichen des Kampfes. Tauchen nun neue Kriegswaffen auf, die dem einen Teil größere Vorteile bieten, so werden sie vom Gegner als nicht erlaubt, als barbarisch bezeichnet, besonders wenn Gegenmittel versagen. Allein gerade ihr Erfolg wirkt schwächend auf den Gegner und die nicht kämpfende Bevölkerung und erschüttert deren Vertrauen, was sich auf die Armee und deren Leiter überträgt. So ist es im Luftkrieg, hervorgerufen durch dieses unbeschränklichste aller Kriegsmittel der Gegenwart. Und nun wollen wir die Waffen betrachten, mit der der Luftkrieg geführt wird.

Die Luftkriegswerkzeuge.

Wir erkennen drei ganz von einander verschiedene Systeme. Das eine ist das leichter als die Luft aufsteigende, der *Lenkballon*, das andere schwerer als die Luft und durch Motorkraft in die Höhe gehoben, der *Aeroplano*. Das dritte System liegt im Freiballon, der sich den Windströmungen anpaßt. Wenn wir diesen zuletzt erwähnen, obwohl er viel früher als die anderen bekannt war, so tun wir das, weil seine Leistungen von denen der anderen weit übertroffen worden sind. Wir finden ihn im gegenwärtigen Kriege meistens seiner Freiheit beraubt und nur gefesselt verwendet. Während es für ihn keine Weggrenzen gab, solange er seine Tragfähigkeit behielt, mußte er sich seinen Aktionskreis bedeutend schmälern lassen. Man benutzt ihn, um auf unbewegliche Ziele sich einzuschließen und besonders zur Schußbeobachtung der Riesenmörser soll er gute Dienste leisten, wodurch bei den großen Kalibern nicht unbedeutende Ersparnisse an Munition erzielt werden können. Die Kostenfrage kommt freilich im Kriege wenig in Betracht, was wir besonders beim Lenkballon bereits konstatieren konnten.

Bei den Lenkballons unterscheiden wir bekanntlich starre und unstarre, wobei man die halbstarren zu den letzteren zählen darf.

(Fortsetzung folgt.)

Die Führung des Bataillonstrains.

(Korrespondenz.)

Man hat bei uns im langen aktiven Dienste, wo der Pferdeersatz recht bald nachzulassen begann, auch bei der Infanterie einsehen gelernt, welche Rolle eine gute Pferdepflege und ein tadelloser Traindienst auf die Dauer spielt. Von ihm hängt eben der Nachschub an Munition, Lebensmitteln und Material mit ab. Die meisten Bataillonskommandanten werden auch darauf halten, ihre Pferde bei den jeweiligen Pikettstellungen den Eigentümern in möglichst guter Form zurückzugeben. Nun ist es aber, namentlich bei weiten Dislokationen, wo der Train eines Bataillons (19 Fuhrwerke mit 38 Zugpferden, ein Telephonpferd und ein Reitpferd des Trainunteroffiziers) nicht mehr in einer Hand gehalten werden kann und die Trainsoldaten oft sich selbst überlassen sind, keine leichte Sache, unter der Trainmannschaft die gleiche Disziplin und in ihrem inneren und äußeren Dienste die gleiche Ordnung aufrecht zu erhalten, wie in einer vereinigten Infanteriekompagnie. Zwar kommt den Bataillonskommandanten der dazu eigens bestimmte Regimentstrainoffizier zu gute, wenn dieser seine Stellung richtig auffaßt und sich darauf beschränkt, den *technischen Teil* des Train-