

Zeitschrift:	Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazetta militare svizzera
Band:	65=85 (1919)
Heft:	12
Artikel:	Die Notwendigkeit taktisch ausgebildeter Flugzeug -Beobachter im Bewegungskrieg
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-35255

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: 12.01.2026

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

Enfin pour faire de notre armée ce qu'elle doit être il reste encore à développer dans nos cadres d'officiers un réel esprit de camaraderie. Que ceux qui acceptent de commander nos troupes, comprennent qu'ils font tous œuvre solidaire; qu'ils collaborent loyalement; que, tout en se réservant le droit de dire carrément ce qu'ils pensent, ils s'interdisent l'intrigue et le dénigrement, qu'ils s'interdisent aussi les susceptibilités exagérées et qu'ils se disent que d'autres peuvent avoir sur leurs mérites une opinion qui ne sera pas nécessairement la leur.

Dans les lignes qui précèdent j'ai émis, très librement, comme cela se doit entre camarades, des idées et des critiques qui ne plairont certainement pas à tout le monde. Que chacun ne voie dans ce que je dis que le désir profond de rendre notre armée nationale toujours plus forte, plus consciente de son devoir et plus conforme aux meilleures traditions du peuple suisse.

Nous devons maintenant apporter à notre armée de sérieuses réformes dans tous les domaines; que chaque officier, que les sociétés d'officiers en particulier, s'intéressent à cette grande œuvre patriotique. Cette collaboration dévouée et désintéressée nous permettra de construire sur de solides fondements.

Ch. Sarasin, colonel, Cdt. Br. I. 5.

Die Notwendigkeit taktisch ausgebildeter Flugzeug-Beobachter im Bewegungskrieg.

(Von einem deutschen Fliegerbeobachter.)¹⁾

In nachfolgenden Ausführungen sind Verhältnisse zu Grunde gelegt, wie der Beginn des Weltkrieges an der deutsch-französischen Front sie zeigte: Beide Gegner sind mit ihren Armeen im Vormarsch begriffen; die strategische Aufklärung liegt in der Hauptsache in Händen der den Armee- und Korps-Führern unterstellten Fliegerabteilungen.

Die gleichzeitige strategische Aufklärung durch die Aufklärungsorgane der vorgetriebenen Heereskavallerie wird in modernen Kriegen immer mehr verschwinden. Nach den Erfahrungen des Stellungskrieges muß von Beginn der Kriegshandlungen ab mit einem für Kavallerie schwer zu durchbrechenden Schützengrabennetz zur Deckung des Aufmarschs auf beiden Seiten gerechnet werden.

Schon ein Jahr vor dem Kriege war der deutsche Große Generalstab zu der Ansicht gekommen, daß die Aufgaben strategischer Fernflüge nur durch Offiziere gelöst werden können, die in mehrjähriger taktischer, wie kriegsgeschichtlicher Ausbildung das nötige Verständnis dafür erreicht haben, worauf es den Führern großer Truppenverbände ankommt.

Auf französischer Seite waren, soweit das bis jetzt erschienene Material ein Urteil erlaubt, als Begleiter des Piloten hauptsächlich Mechaniker, Unteroffiziere oder ganz junge Offiziere verwandt worden.

Schon der erste Zusammenstoß beider Heere an der deutsch-französisch-belgischen Grenze in den Tagen vom 20. bis 23. August 1914 zeigte den auffallenden Unterschied in der Kenntnis der feindlichen Maßnahmen und Stärken, der den Rückzug des französisch-englischen Heeres fast auf der

ganzen Front nach der ersten Begegnungschlacht zur Folge hatte.

Eine kurze Beschreibung der Tätigkeit des Beobachtungsoffiziers bei einem Armee-Oberkommando soll im Einzelnen die Notwendigkeit seiner taktischen Vorbildung beweisen.

Wegelassen werden hiebei die mehr mechanischen Verrichtungen des Beobachters, wie Geschwindigkeitsberechnung, Bedienen des Photographen-Geräts, des Funken-Apparats, des Maschinen-Gewehrs etc. Dies betrifft nicht speziell das gestellte Thema und ändert sich stets mit fortschreitender Technik.

Daß ferner neben dem Piloten im Flugzeug ein besonderer Beobachter bei strategischer Aufklärung nötig ist, ergibt nachfolgende Zusammenstellung seiner Tätigkeit von selbst. Der Pilot allein hat neben der Steuerung des Flugzeugs weder die Zeit, noch genügend die Hände frei zur Ausführung der Aufklärung.

Die Arbeit bei einem strategischen Aufklärungsflug läßt sich in drei Hauptabschnitte gliedern:

I. Orientierung über die Lage und Auftrag.

II. Der Aufklärungsflug selbst.

III. Die Meldung über das Ergebnis der Aufklärung.

Ad I.

Am Kartentisch des Armeeführers wird der Beobachter zuerst über die augenblickliche Lage orientiert. Das heißt, beim Vormarsch wird ihm, meist durch den Chef des Stabs, gezeigt, wo zur Zeit die Anfänge der Marschkolonnen der eigenen Armee, wie der Nachbartruppen sind und wo sie etwa sein werden in dem Augenblick, wo der Beobachter die Truppen überfliegt. Desgleichen wird ihm die bis jetzt bekannte oder vermutete feindliche Truppeneinrichtung gezeigt, die er genau in seiner Karte einträgt. An Hand der Karteneinzeichnungen wird dem Beobachter darauf die voraussichtliche Absicht des Gegners und die verschiedenen Möglichkeiten, die eintreten können, wie die eigene Absicht erklärt, so daß er sich ein klares Bild über den Gedankengang des Armeeführers machen kann. *Erst dann erhält der Beobachter seinen Auftrag*, der scharf und eindeutig ausgedrückt sein muß.

Ad II.

Beim Aufklärungsflug selbst hat der Beobachter zunächst beim Hinflug neben der allgemeinen Orientierung im Gelände, die längere Uebung im senkrechten Sehen und richtiges Erkennen des Geländes im Vergleich zur Karte verlangt, die Kolonnen der eigenen Truppen mit den Angaben des Generalstabschefs zu vergleichen.

Dann aber, sobald er in die Gegend kommt, wo die ersten feindlichen Truppen zu erwarten sind, hat er nicht nur, wie bisher, die grobe Orientierung zum Einhalten der richtigen Flugrichtung zu machen, sondern sämtliche taktisch wichtigen Straßen, Wege, Straßen- und Wege-Gabeln und Kreuze, Brücken, Bahnen, Ortschaften und dergl. durch Vergleich mit der Karte namentlich zu bestimmen. Dies ist nötig, damit er beim Erkennen der ersten feindlichen Truppen ohne Zeitverlust diese mit Zeitvermerk maßstabsgerecht (Anfang und Ende) in die Karte eintragen kann. Eine besondere Kenntnis der Organisation und Eigenarten sowohl der eigenen Armee, wie der des Gegners (formale Taktik: Versammlungsformation,

¹⁾ Die Redaktion erlaubt sich auf diese hochinteressante Darlegungen speziell aufmerksam zu machen.

Marschformation, Gefechtsformation, Unterkunft) ist nötig, schon um Freund und Feind unterscheiden zu können. Die große Flughöhe bei Fernflügen, die durch die moderne Felduniform gleichmäßig grauswarz aussehenden Truppenkörper, das vermehrte Suchen nach Deckung gegen Sicht von oben lassen im Allgemeinen ein Erkennen, ob Freund oder Feind, nur durch die Marschrichtung und die Formen der Truppenkörper zu. Bei Nachtflügen steigern sich noch diese Schwierigkeiten, und Nachtflüge werden in Zukunft immer häufiger, da infolge der zur Geheimhaltung nötigen Deckung gegen Sicht von oben die Truppenbewegungen immer mehr in die Nachtstunden verlegt werden müssen.

Ueber dem Feind angekommen ist zunächst zwar eine mehr mechanische Arbeit zu leisten, die auch von taktisch wenig ausgebildeten Beobachtern ausgeführt werden kann. Es handelt sich um das Einzeichnen der gesichteten Kolonnen, Anfang und Ende mit genauem Zeitvermerk, Zusammensetzung (Inf., Art., Kav., Mun.-Kol., Bagagen etc.), Feststellung, ob im Marsch und in welcher Richtung, oder ob im Halten. Das Festhalten der Erkundung mit dem photographischen Gerät gewährt, soweit dies möglich, größte Sicherheit und Genauigkeit.

Nach dieser mechanischen Arbeit aber wird der Beobachter häufig vor eine Reihe von Fragen gestellt:

Auf Grund der erhaltenen Orientierung über die Lage muß er sich jetzt durch den persönlichen Augenschein und Eindruck, den er hat, ein Bild machen über die voraussichtliche Absicht des Gegners. Denn von diesem Bild hängt sein weiteres Verhalten ab, besonders in den Fällen, wo die Erkundung anderes zeigt, als vorher vermutet wurde, oder wo Witterungswechsel oder späte Tageszeit einen zweiten Aufklärungsflug unmöglich machen. Der Beobachter kann jetzt vor folgende Entschlüsse gestellt werden:

Soll die Meldung sofort und auf dem kürzesten Wege zurück an den Führer? Oder soll durch Kreisen über dem Feind noch einige Zeit abgewartet werden?

Letzteres kann nötig sein, wenn die feindlichen Anfänge z. B. kurz vor einer strategisch wichtigen Straßenkreuzung sind, um festzustellen, ob der Feind nicht in eine neue Richtung abbiegt? Oder wenn der Feind vor einem demnächst zu erreichenden Geländeabschnitt sich befindet, ob er da nicht Halt macht bezw. aufmarschiert? Oder wenn es den Anschein hat, als ob die feindlichen Kolonnen eben mit der Entwicklung beginnen.

Genügt die Erkundung der zunächst sichtbaren Kolonnen, oder soll noch tief über diese hinausgestoßen werden, um eventuell weiter rückwärts folgende Kräfte aufzusuchen? Dies kommt besonders bei der Gliederung des Vormarsches einer französischen Armee in Frage.

Falls der Beobachter zwei Aufträge hat: soll er nach Lösung des ersten Auftrags sofort zurück, oder gestattet die Lage, vorher noch den zweiten Auftrag auszuführen?

Ist beim Rückflug eine Meldung an die eigenen vordersten Truppen durch Abwurf oder Zwischenlandung nötig, oder haben die Nachrichten über den Feind Zeit, bis sie später vom Führer aus nach vorn geschickt werden?

Der Beobachter muß, besonders bei vorgefundener veränderter Lage, im Stande sein, die Fragen

des Armeeführers vorauszusehen, und darnach sein Verhalten einrichten. Müssen solche Fragen erst nach seiner Rückkehr und Meldung durch einen zweiten Flug über den Feind geklärt werden, so ist in vielen Fällen kostbarste Zeit verloren.

Ein kriegsgeschichtliches Beispiel möge eine solche Lage kurz veranschaulichen:

Beim Rückzug der französischen Truppen über die Maas in den letzten Augusttagen des Jahres 1914 erhielt ein Beobachter einer deutscher Armee-Fliegerabteilung den doppelten Auftrag: 1. festzustellen, in welcher Richtung und wie weit der Feind nach dem Maas-Uebergang zwischen Argonner-Wald und Maas zurückgegangen ist und 2. beim Rückzug zu erkunden, ob und wie weit die eigene Nachbararmee mit größeren Kräften die Maas überschritten hat.

Der Beobachter fand die Straßen nördlich Varennes bedeckt mit feindlichen Kolonnen, die — entgegen den Erwartungen — nicht nach S.-W. zurückgingen, sondern nach der Maas zu vormarschierten. Wie aus späteren französischen Berichten hervorging, handelte es sich hier um den Gegenstoß des Generals Sarrail anlässlich dessen Uebernahme des Kommandos über die französische dritte Armee.¹⁾

Angesichts dieser gänzlich veränderten Lage fand sich der Beobachter somit vor folgende Hauptfragen gestellt:

1. Handelt es sich hier um einen französischen Gegenstoß größeren Stils, um die über die Maas gefolgten deutschen Teilkräfte in die Maas zu werfen, oder nur um Truppenverschiebungen, vielleicht zur Einnahme von Nachhutstellungen?

Zur Lösung dieser Frage war nötig: Möglichst genaue Feststellung der Marschlängen der einzelnen Kolonnen, wie ihrer Zusammensetzung (wie viel Artillerie?, sind Mun.-Kol. dabei?, folgen Gefechtsstaffeln und Bagagen?). — Feststellen der Art der Marschbewegung: ist es eine Entfaltung, oder ein Vormarsch gegen den Feind mit der beim Feind gebräuchlichen Vorhut und den Seitendeckungen? — Weit hinausstoßen über den Feind, um zu erkunden, ob nach französischem Gebrauch in größerem Abstand eine Reserve folgt, und wo (hinter der Mitte?, hinter einem Flügel der in gleicher Höhe marschierenden vorderen Kolonnen?) — Weiter war die Nachmittagsstunde der Erkundung zu berücksichtigen: ein zweiter Aufklärungsflug der erst nach Abgabe der Meldung angesetzt wird, findet voraussichtlich den Gegner schon in den damals gebräuchlichen Ortsbiwaks, die bei der angewandten Deckung gegen Sicht nach oben eine Feststellung der Stärke des Gegners ausschlossen.²⁾

2. Ist eine Zwischenlandung bei den vordersten deutschen Truppen nötig?

Für diesen Entschluß war maßgebend: Haben die deutschen Kolonnen vor der Front dieses Feindes die Maas überschritten, oder nicht? (Vergl. die

¹⁾ Sarrail hatte am 30. August 1914, entgegen den allgemeinen Rückzugsanordnungen vom 25. August, bei Uebernahme des Kommandos der 3. Armee sich zum Gegenstoß entschlossen: „Il n'est pas admissible de prendre un commandement et de donner comme premier ordre celui de reculer.“ L'illustration de 8. 12. 17: Le rôle de la 3e Armee pendant la bataille de la Marne.

²⁾ Tatsächlich wurden den Marschlängen nach einer feindlichen Stärke von etwa drei Armeekorps berechnet, während ein zweiter Beobachter, der dieselben Truppen drei Stunden später in den Ortsbiwaks sichtete, sie auf eine Brigade schätzte!

Beobachtung beim Hinflug.) Ferner: wann können die feindlichen Anfänge die Maas erreichen? (Berechnung der Marschleistungen.)

3. Kann der 2. Auftrag: Erkunden der Anfänge der Nebenarmee, noch ausgeführt werden, oder verlangt die Wichtigkeit der Meldung sofortigen Rückflug?

Ad III.

Nach Beendigung der Erkundung des Feindes und nach Lösung all der sich stellenden Fragen kommt der Beobachter zum dritten Teil seiner Tätigkeit: *Meldung über das Ergebnis der Aufklärung*. Es handelt sich jetzt um den Inhalt und die Form der schriftlichen Meldung, die der Beobachter, um Zeit zu sparen, meist während des Rückflugs ausarbeitet, und um die mündliche Meldung an den Führer und seinen Chef des Stabs nach der Landung.

Die schriftliche Meldung, am besten als Erläuterung einer schnell angefertigten Kartenskizze, muß in kurzen, prägnanten Worten die vorgefundene Lage kennzeichnen und sämtliche notierten Zeiten auf die Minute genau enthalten. Sie bildet die Grundlage für die späteren mündlichen Angaben und gewissermaßen ein Dokument bei etwa später auftauchenden Zweifeln und Unstimmigkeiten. Ihre Abfassung verlangt daher eingehende militärische Schulung und Sachkenntnis.

Die mündliche Meldung bringt als Ergänzung der schriftlichen Meldung auch Einzelheiten und gibt den persönlichen Eindruck wieder. Wenn es gefordert wird, muß der Beobachter im Stande sein, eine kurze Beurteilung der Lage zu geben, die sich auf den durch eigenen Augenschein gewonnenen Eindruck stützt. Dies kommt besonders bei feindlichen Rückzugsbewegungen in Betracht, damit der Führer ein Bild bekommt, ob der Rückzug planmäßig und geordnet, ob er übereilt, oder schließlich eine wilde Flucht ist.

Auf Grund obiger Ausführungen erscheint somit folgendes Urteil berechtigt:

Bei einem strategischen Aufklärungsflug ist für den Beobachter neben der mehr mechanischen Ausbildung im Orientieren und Bedienen der im Flugzeug verwandten Geräte, eine große militärische Sachkenntnis, eigene Urteilsfähigkeit und selbständiger Entschluß unbedingt erforderlich. Diese Eigenschaften aber können nur in längerem Studium der Taktik und Kriegsgeschichte erworben werden, besonders wenn man berücksichtigt, daß die Gedankenarbeit meist unter dem Druck starker äußerer Entschlüsse, wie feindliches Feuer, feindlicher Kampfflieger, Kälte, Wind und Wetter, geleistet werden muß.

Als weiterer Punkt ist das Bewußtsein der großen Verantwortung zu erwähnen, die auf einem solchen Beobachter lastet. Auf seine Meldung hin faßt der Armeeführer seinen Entschluß, durch den oft das Schicksal der Schlacht, wie Leben oder Tod von tausenden von Menschen entschieden wird. Der Beobachter muß somit eine gereifte, ernste Persönlichkeit sein, denn die Kriegserfahrungen zeigen, wie gerade sehr jungen und — aus Mangel an Sachkenntnis — ihrer großen Verantwortung wenig bewußten Beobachtern die Phantasie oft einen Streich spielt. Sie glaubten unwillkürlich das zu sehen, was ihnen vorher als Vermutung angegeben war, oder sie machten, im Ehrgeiz möglichst gute Meldungen zu bringen, Angaben,

die in Wirklichkeit bei der Beobachtung vom Flugzeug aus gar nicht festzustellen waren.

Es liegt nun nahe, als geeignete Persönlichkeiten für solche Aufklärung Generalstabsoffiziere zu verwenden. Dagegen ist einzuwenden, daß die mit Arbeit an und für sich schon überlasteten Generalstabsoffiziere dazu keine Zeit haben, da sie durch die notwendige vorhergehende mechanische Ausbildung (s. o.), wie durch die weiterhin nötige dauernde Uebung ihrer eigentlichen Tätigkeit entzogen würden. Außerdem sind sie im Verlustfalle schwer zu ersetzen, und mit großen Fliegerverlusten muß, wie die Erfahrung zeigt, gerechnet werden. Aus demselben Grunde werden höhere Führer selbst nur in Ausnahmefällen sich des Flugzeugs für persönliche Erkundung bedienen.

Zum Schluß wäre noch ein Wort über die Mitarbeit des Piloten bei der Beobachtung zu sagen: Eine Unterstützung des Beobachters durch den Piloten ist sehr zweckmäßig, ja nötig, da der Beobachter durch das Einzeichnen in die Karte und die Zeitvermerke viel in der Beobachtung selbst behindert wird. Der Pilot dagegen, der nichts aufzuschreiben hat, kann manche wichtige Einzelheit sich merken, das Ergebnis der Aufklärung bestätigen und ergänzen, und vor allem die Orientierung im Gelände festhalten, während der Beobachter seine Notizen und Meldungen anfertigt.

Doch ist es nötig, daß Klarheit herrscht, *wer der verantwortliche Führer bei einem Aufklärungsflug ist*. Und das kann nur der Beobachter sein, denn er allein kann entscheiden, ob die Aufklärung eine neue Flugrichtung, ein Kreisen oder Kehrt machen verlangt. Nur in rein flugtechnischen Fragen ist der Pilot maßgebend, z. B. beim Nachlassen des Motors, bei starken Witterungseinflüssen und dergleichen, und in solchen Fällen hat der Beobachter als Leiter des Aufklärungsflugs sich zu fügen. Gegenseitiges Vertrauen und Verständnis, gut eingespieltes Zusammenarbeiten, wie das Bewußtsein, daß einer ohne den andern überhaupt leistungsunfähig ist, haben — wie der Krieg es zeigte — solche Reibungen verschwinden lassen. Die einzelnen Flugzeugbesetzungen, Beobachter und Pilot, sollen, wenn sie in obigem Sinne eine „gute Ehe“ bilden, deshalb nie getrennt, sondern stets als geschlossenes Ganzes eingesetzt werden.

KODAKS

und

KODAK - FILMS

Die neuesten immer auf Lager.
PHOTOARBEIT PROMPT UND GUT.

H. F. GOSHAWSK - ZÜRICH
Bahnhofstraße 37.

Institut Humboldtianum
Bern Secundarschule und Gymnasium - Maturität