

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

Band: 69=89 (1923)

Heft: 6

Artikel: Militäraviatik 1922 : Statistik

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2570>

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: 26.12.2025

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

chargée de l'instruction militaire du pays et gardienne des traditions guerrières de la race.

«N'est-ce point la formule de l'armée de demain?» —

Man mag an diesen Ausführungen des französischen Beobachters dies oder jenes Detail als unrichtig beanstanden: Gegen das Gesamturteil über das Kriegsgenügen unserer Armee werden wir kaum etwas einwenden können.

Damit ist aber noch nicht gesagt, daß wir zu einem anderen Wehrsystem übergehen müssen. Zuerst sollte bewiesen werden, daß auch bei intensivster Ausnützung aller Möglichkeiten unseres Systems das Ziel nicht erreichbar ist. Dieser Beweis ist einstweilen noch nicht geleistet, weil wir bis heute aus unserem System unstreitig noch lange nicht das Letzte herausgeholt haben, was es zu geben hat.

Solange wir das Bewußtsein ungenügender Anstrengung haben, dürfen wir das System nicht verurteilen. *Redaktion.*

Militäraviatik. 1922.

Statistik.

(Mitgeteilt von der Eidg. Flugplatzdirektion.)

„Das Fliegen ist eine schöne, aber gefährliche Sache!“ Immer wieder hört man diesen Ausspruch. Warum? — Weil die Tagespresse jeden einzelnen Flugunfall, der sich in Europa, Asien, Australien oder irgendwo ereignet, registriert, während Eisenbahn- und Autounfälle nur notiert werden, wenn es sich um katastrophale Unglücksfälle handelt, abgesehen natürlich von Nachrichten lokalen Interesses. So entsteht ein falsches Bild und hat deshalb auch die Zivilaviatik so große Mühe sich zu entwickeln; denn überall stößt sie noch auf das große Mißtrauen, auf die Furcht vor dem Fliegen. Da dürfte es sicherlich ein größeres Publikum interessieren, wie es sich denn eigentlich heute mit der Flugsicherheit verhält. Leider ist es unserer Zivilaviatik nicht möglich, eine Statistik über eine sehr große Zahl von Kilometern herauszugeben, doch dürften z. B. die Ergebnisse auf der Poststrecke Nürnberg-Dübendorf-Genf, die im vergangenen Jahre durch die „Ad Astra“ betrieben wurde, in Bezug auf Sicherheit mindestens ebenso gute Resultate ergeben, wie sie die nachfolgende Zusammenstellung zeigt.

Die unterzeichnete Direktion ist ermächtigt worden, eine Statistik über die Leistungen unserer Militärflieger im vergangenen Jahre zu veröffentlichen und hofft sehr, damit der Entwicklung unserer *nationalen* Aviatik zu dienen.

Wie bekannt sein dürfte, wird eine Anzahl von Piloten und Beobachtern, die den Grundstock unseres Fliegerkorps bilden, durch monatliche Uebungen im Training behalten. Im vergangenen Jahre wurden nun anläßlich dieser Uebungen absolviert:

Im Januar	1538	Flüge	268	Stunden	26	Minuten
„ Februar	1088	„	301	„	07	„
„ März	1213	„	368	„	21	„
„ April	909	„	263	„	54	„
„ Mai	2370	„	545	„	45	„
„ Juni	3026	„	411	„	40	„
„ Juli	1979	„	587	„	00	„
„ August	2974	„	697	„	59	„
„ September	1104	„	504	„	17	„
„ Oktober	1118	„	453	„	16	„
„ November	1466	„	406	„	26	„
„ Dezember	719	„	217	„	06	„

dies ergibt, wenn auch die Flüge der Fliegerschüler miteinbezogen werden:

18504 Flüge in 5025 Stunden 17 Minuten.

Rechnet man noch hinzu die in den Wiederholungskursen der Geschwader absolvierten Flüge, so ergibt sich das stattliche Jahresresultat von

Total: 19925 Flüge in 5520 Stunden 11 Minuten.

Diese Zahlen werden aber erst deutlich, wenn man sich überlegt, welche überflogene Strecke ihnen entspricht. Nehmen wir an, daß pro Stunde ein Minimum von nur 120 km zurückgelegt werden (unsere heutigen Jagd- und Beobachtflugzeuge legen 170—180 Km/Std zurück), so resultiert ein zurückgelegter Weg von

662,500 km = 16 Mal Erdumfang.

„Wie viele Unfälle ereigneten sich auf dieser Strecke?“

Unfälle mit Verletzung der Flugzeuginsassen: 1 (mit einem Schwer- und einem Leichtverletzten).

Unfälle mit Tod einer Drittperson: 1 (Ueberfahren beim Landen; Kind, das in den Apparat hineingerannt).

Unfälle mit Materialdefekten, ohne Verletzung der Insassen: 16. (Diese Defekte rühren insbesondere von schlechten Landungen der *Schüler* her.)

Notlandungen ohne Verletzung der Insassen und ohne irgend welchen Materialdefekt: 38 (infolge Motorpannen, Leitungsdefekten, schlechtem Wetter etc.).

Notlandungen ebenfalls ohne Verletzungen der Insassen, aber mit Materialdefekten: 4.

Diese Unfallstatistik demonstriert einerseits die hohe Betriebssicherheit des Materials. Wenn auf zirka 20,000 Flüge nur 42 Notlandungen ausgeführt werden mußten, so entspricht dies *einer* Notlandung auf 500 Flüge = 2‰. Anderseits beweist auch der Umstand, daß in 38 dieser 42 Fälle die Piloten es verstanden haben, das Flugzeug ohne irgend welchen Materialdefekt und also auch ohne Verletzung der Passagiere auf einem beliebigen Notlandungs-

platz zu landen, die Zuverlässigkeit und Sicherheit von Piloten und Material.

Eines weitem Kommentars glauben wir uns in Anbetracht der günstigen, für sich selbst sprechenden Zahlen enthalten zu können.

Die Militär-Patrouillenläufe des Schweizer. Ski-Verbandes.

Der am 20. November 1904 gegründete Schweizerische Ski-Verband hat sich von jeher mit der Ski Ausbildung von Offizieren, Unteroffizieren und Soldaten befaßt. Einsichtige Offiziere, welche der Verbands-Leitung zugehörten, haben mit Energie und Sachkenntnis die außerdienstliche Ausbildung im Skifahren gefördert. Vorerst waren es Einzel-Wettläufe, getrennt für Offiziere und Unteroffiziere und Soldaten. In Verbindung mit dem Großen Schweiz. Ski-Rennen fanden folgende Wettbewerbe statt:

1905	1.	Schweiz. Ski-Rennen in Glarus	13	Einzelläufer
1906	2.	" " " Zweisimmen	19	"
1907	3.	" " " Davos	9	"
1908	4.	" " " Engelberg	23	"
1909	5.	" " " Andermatt	48	"

Die Resultate dieser Einzel-Wettläufe befriedigten nicht. Auf Betreiben der Herren Oberst Thoma, St. Moritz, und Oberstleutnant A. Weber, Bern, fanden deshalb 1909 in Andermatt zum ersten Male Patrouillen-Wettläufe statt.

Im Jahre 1911 wurde im S. S. V. die Militärdelegation gebildet aus Offizier-n der verschiedenen Gebirgsbrigaden und der Festungsbesatzungen, die sich bisher speziell mit dem Skiwesen befaßten. Aufgaben dieser Militärdelegation sind:

1. Reglementierung der außerordentlichen Skiwettläufe;
2. Begutachtung von Bewilligungsgesuchen für militärische Skiwettläufe an das E. M. D. und Antragstellung für deren Subventionierung;
3. Ueberwachung der Einhaltung der für diese Wettläufe vorgeschriebenen Bestimmungen;
4. Erledigung von Beschwerden gegen die Leitungen von Wettläufen, sofern hiefür des militär. Charakters wegen nicht das E. M. D. zu entscheiden hat;
5. Beschaffung der Mittel für die Organisation von außerdienstlichen Wettläufen.

Im Jahre 1919 stiftete der S. A. C. dem S. S. V. einen großen silbernen Wanderbecher, der jeweilen für ein Jahr an die erste Siegerpatrouille übergeht. Der Becher gelangte 1920 in Klosters erstmals zum Austrag. Truppeneinheit und Name des Patrouillenführers, der den Becher gewinnt, werden jährlich auf den Becher eingraviert. Dieser Wanderbecher des S. A. C. wird in Zukunft der ersten Patrouille der Gebirgstruppen, schwere Konkurrenz abgegeben.

Bechergewinner:

Geb.-Truppen	1920:	Fest.-I.-Bat. 87, Korp. Regli Alfred
"	1921:	Geb.-I.-Bat. 34, W'meister Bischoff Rob.
"	1922:	Geb.-I.-Bat. 34, Oblt. Krähenbühl Karl
"	1923:	Geb.-I.-Bat. 89, Korp. Julen Anton.

Die Schweiz. Offiziersgesellschaft hat dieses Jahr ebenfalls einen dem S. A. C. ähnlicher Wanderbecher gestiftet. Derselbe ist für die Patrouillen der Feldtruppen bestimmt und geht ebenfalls für ein Jahr an die erste Patrouille der leichtern Konkurrenz über.

Bechergewinner: Feldtruppen 1923: I.-R. 8, Leut. Gerber, Mitr.-Kp. III/8.