

Unsere Militäraviatik 1914 bis 1918

Autor(en): **Wetter, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **137 (1971)**

Heft 9

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-46786>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Unsere Militäraviatik 1914 bis 1918

Von 1914 bis 1918 wurden fast 40000 Flüge durchgeführt:

	1914	1915	1916	1917	1918
Zahl der Flüge	662	3243	4446	16190	14828
– davon Schulflüge	–	1819	1309	6867	7166
Flugstunden	349	583	1303	3377	3853
Flugtage	93	240	268	338	322
Abstürze	4	9	14	34	37
Tote	–	3	1	3	5
Verletzte	–	1	1	6	2

Oberstdivisionär E. Wetter

Beginn

Unsere Militäraviatik entstand unter dem Druck der Kriegereignisse in Europa. Viel Zeit wäre wahrscheinlich verloren, hätte nicht der Ausbruch des ersten Weltkrieges ihre Aufstellung schlagartig gefördert.

Die ersten Piloten rückten mit ihren Flugzeugen am 1. August 1914 auf dem Beundenfeld in Bern ein. Hauptmann Real, der erste Kommandant der Fliegerabteilung, konnte die Piloten Bider, Lugin, Parmelin, Burri, Grandjean, Audemars, Comte, Cuendet und Durafour um sich scharen. Mit den acht requirierten Flugzeugen bildete er zwei «Fliegergeschwader».

Der Herbst 1914 beschied der neugebildeten Fliegerabteilung ideales Flugwetter. Das Tagewerk begann bei Sonnenaufgang, denn ehe die Berner Allmend von anderen Truppen für ihre Übungen belegt wurde, mußten die Aeroplane ausgeflogen sein. Jedem Piloten war ein Beobachter zugeteilt.

Der erste Geschwaderflug hatte Aarau zum Ziel. Er fand an einem Septembernachmittag statt. Von Bern aus nahm die Fliegerabteilung auch an zwei Truppenübungen mit je zwei Apparaten teil. Das eine Manöver fand in Basel-Land statt – der Zelthangar stand außerhalb Liestal –, die andere Übung war bei Murten. Beide Male kamen die Flieger gar nicht zur Geltung. Nicht daß es an ihrem guten Willen gefehlt hätte, aber das Kommando, dem sie unterstellt waren, wußte mit ihnen nichts anzufangen. Die Feldflugplätze waren nicht nur ohne telephonische Verbindung mit ihrer Kommandostelle, sondern es standen ihnen nicht einmal Radfahrer für Übermittlungsdienste zur Verfügung. Der Flugbefehl kam am Abend für den darauffolgenden Tag. Nachher hörten die Flieger nichts mehr, weder vom Freund noch über den Feind. Das neue Aufklärungsmittel war noch nicht begriffen worden.

Ausbildung in Dübendorf

Am 13. Dezember 1914 übersiedelte die Fliegerabteilung per Auto, Lastwagen, Eisenbahn und Flugzeug nach Dübendorf, das nun zum dauernden Hort der Flieger wurde.

Die Flieger waren nicht zur Wahrung der Neutralität im schweizerischen Luftraum eingesetzt. Nach wiederholten Grenzverletzungen – hauptsächlich im Pruntrut Gebiet – und Landungen deutscher und französischer Flugzeuge in der Schweiz wurde lediglich die Frage des «Wachtdienstes der Flieger an der Grenze» in der Kommission für Militäraviatik besprochen. Einige waren der Ansicht, man könne mit einer Handvoll Flieger ein Sperrefliegen durchführen. Andere neigten zur Auffassung, daß gegnerischen Flugzeugen nur durch Kampfflugzeuge wirksam begegnet werden könne, und die Kriegstechnische Abteilung wurde beauftragt, nach entsprechenden Flugzeugen Ausschau zu halten. Solange nicht mehr Flugzeuge vorhanden seien, komme eine Verwendung derselben für Bombenabwurf nicht in Betracht. Hingegen sei der Bordbewaffnung alle Aufmerksamkeit zu schenken, und es seien beim Armeestab 6 Maschinengewehre zur Ausrüstung der Häfeli-Flugzeuge anzufordern.

In der Pilotenausbildung waren große Schwierigkeiten zu überwinden, die hauptsächlich im Flugsektor lagen. Oft stand nur ein einziges Flugzeug für die Schulung zur Verfügung. So wurde beispielsweise im Sommer 1916 in einem Telegramm an den Geniechef der Armee gemeldet: «Leutnant Coeytaux soeben capotiert. Er ist heil. Müssen Pilotenschule für einige Wochen unterbrechen.»

Die Pilotenschüler wurden aber in der Zeit der Wiederinstandstellung des Flugzeuges nicht nach Hause entlassen, sondern mußten selbst in den Werkstätten mithelfen. Daß derartige Zwischenfälle nicht selten waren, geht daraus hervor, daß das Schulflugzeug von den Pilotenschülern «Maitresse» genannt wurde, weil es nur allzu oft auf dem Rücken lag ...!

Wie schlimm es stand, mag auch der Brief von Hptm Scherrer, dem Kommandanten der Fliegerabteilung, datiert vom 26. Juli 1917, an den Telegraphenchef der Armee in Bern illustrieren:

«Ich melde Ihnen, daß heute Lt Popp mit W145 trotz einer sehr guten Landung capotierte, weil beim Ausrollen ein Pneu platzte, dadurch die Maschine in seitliches Schwanken geriet, das andere Rad stauchte und sich überschlug. Glücklicherweise blieb das Flugzeug auf dem Kopf stehen, der Pilot kletterte heraus, und die Maschine wurde kurz darauf wieder auf die Räder gestellt. Beschädigt ist nichts als das eine Rad und der andere Luftschlauch sowie natürlich der Propeller. Der Unfall ist auf die schlechten und alten Pneus zurückzuführen. Wir haben keine neuen mehr und nur noch alte und schlechte Ware, die bei jeder Gelgenheit kaputt geht; heute platzte zum Beispiel der als Ersatz sofort an obige Maschine angebrachte Pneu ... Abhilfe tut dringend not, sonst steht zu befürchten, daß das Schulen eingestellt werden muß. Wir ersuchen Sie deshalb dringend, uns raschestens Ersatz an guten Flugzeugpneus und Rädern aus dem Auslande verschaffen zu lassen, da im Inlande nichts mehr aufzutreiben ist.»

Die Pilotenausbildung begann im Jahre 1915. Die Schulen dauerten 6 bis 10 Monate. Von 1915 bis 1918 wurden 127 Pilotenschüler einberufen, 52 entlassen; 2 verunfallten; 73 wurden brevetiert. Die ersten in einer Fliegerschule ausgebildeten Piloten hießen Lüthy, Pillichody, Reynold.

Die Schlußprüfung zur Erlangung des Pilotenbrevets bestand aus:

- drei Außenlandungen, wovon eine auf unbekanntem Platz;
- einem Überlandflug von mindestens 150 km Länge auf 2500 bis 3000 m Höhe;
- einer Ziellandung aus 400 m Höhe ohne Motor in einem Kreis von 200 m;
- einer Landung aus 1000 m Höhe in je fünf Spiralen links und rechts ohne Motor.

In den Jahren 1914/15 war der Beobachterdienst durch 15 verschiedene Offiziere ohne besondere Ausbildung versehen worden. Ab 1916 fanden Beobachterschulen von verschiedener Dauer statt, in denen von total 30 eingerückten Offizieren deren 25 zum Beobachter brevetiert wurden.

«Der Beobachter stößt nicht, wie eine Infanterie- oder Kavalleriepatrouille, mit der Nase auf eine feindliche Vorpostenkette oder sieht, wenn er Glück hat, eine Marschkolonne. Nein, unter ihm manövrieren ganze Divisionen, Armeekorps mit ihrem Train. Er muß daher von der Organisation, den Marsch- und Gefechtsformationen einen Begriff haben. Er muß in seiner hohen Einsamkeit den Punkt herausfühlen, wo der Gegner marschiert, wo die Reserven, die Artillerie zu suchen sind ... Der Beobachteroffizier muß geistig regsam sein und sich rasch entschließen können, will er seinen Piloten gut dirigieren und die in ihn gesetzten Erwartungen erfüllen» (Hptm Real).

Ein unentbehrliches Hilfsmittel für die Luftaufklärung war der Photoapparat. Die Geräte, die 1915 zur Verfügung standen, zeichneten sich durch große Mangelhaftigkeit aus, so daß viele Beobachter die eigenen Photoapparate benützten. Daneben war der große, schwere 13 x 18-cm-Blasebalgkasten Dufour als Spiegeltelephotoapparat vorhanden.

Die Fliegerabteilung erhielt auch hohen Besuch: 1915 durch den Generalstabschef von Sprecher, 1917 durch General Wille.

Frohes Fliegerleben

Die Flieger standen wie keine anderen Wehrmänner im Rampenlicht der Öffentlichkeit. Ihre fliegerischen Taten wurden bewundert, aber ihr Gebaren außer Dienst manchmal auch kritisiert.

In einer Erinnerungsschrift von Albert Spörri, dem Schriftführer der Terraingenossenschaft Dübendorf, lesen wir: «Die Militäraviatik brachte ganz andere Typen von Fliegern auf den Plan. Sie erhielten schönen Sold, riskierten nichts als das Leben, wurden rasch befördert, flogen einige Male auf per Tag, wenn's gut ging, und hatten viel freie Zeit, in der man sich auch anderen Dingen widmen konnte. Diese Flieger mit den neuen, prächtigen Uniformen standen – Ausnahmen vorbehalten – in hoher Gunst beim schönen Geschlecht hier und überall, so daß selbst der alte Pfarrer auf der Kanzel warnte vor dem luftigen Volke ...»

Beschwerden über gelegentliche Entgleisungen gelangten bis zum General, bei dem sie aber auch zu Unrecht angeklagt wurden. So beschuldigte ein Anonymus die Flieger, sie hätten in einem Gasthaus Glas und Geschirr zusammengesäbelt und seien in übersetztem Tempo mit Dienstwagen in die Wirtschaften gefahren. Im Auftrage des Generals schrieb am 27. März 1917 der Unterstabschef dem damaligen Kommandanten der schweizerischen Fliegerabteilung einen geharnischten Brief, in dem es unter anderem hieß: «Sie sind zum Kommandanten der Fliegerabteilung ernannt worden, nicht wegen ihrer technischen Kenntnisse; daß sie vom Flugwesen und dem was dazu gehörte nichts verstehen, war bei ihrer Wahl wohl-

bekannt. Sorgfältig sind Sie ausgesucht worden, weil man Sie als den geeigneten Mann erachtete, um Zucht und Ordnung in diesem Fliegerkorps zu schaffen. Diesen Anforderungen müssen Sie nun entsprechen. Wie ist es möglich, daß diese Fliegeroffiziere mitten in der Woche ein Gelage abhielten, über das sich die Bevölkerung von Dübendorf skandalisierte? Darauf will der General Antwort haben ...»

Diese Untersuchung fiel diesmal allerdings zugunsten der Flieger aus, denn es waren Offiziere aus Zürich mit Schauspielerinnen gewesen. Aber das alles tat der Beliebtheit der Flieger im Schweizervolk keinen Abbruch.

Irrwege der Unterstellung

Das schweizerische Militärflugwesen unterstand bis 17. Oktober 1916 der Generalstabsabteilung. Seine Geschäfte wurden von Oberst i GSt von Wattenwyl geleitet.

Nachher wurde die Abteilung für Genie mit der Oberleitung beauftragt, wo Oberstlt i GSt Hilfiger, Telegraphenchef der Armee, sich mit den Fragen der Militäraviatik befassen mußte.

Generalstabschef von Sprecher und der Geniechef der Armee, Oberstdivisionär Weber, waren sich einig, es sei noch zu früh, aus dem Flugwesen eine Abteilung zu machen, hingegen empfahlen sie die Bildung einer Sektion für Luftfahrwesen. Dieses Begehren wurde vom Bundesrat abgelehnt, mit dem Entscheid, man solle die weiteren Erfahrungen abwarten.

Im Vordergrund stand die Frage, wem die Fliegerabteilung zu unterstellen sei. Als Truppe sicher dem Armeekommando. Die Fliegerabteilung aber betrieb auf dem Flugplatz Dübendorf Werkstätten, beschaffte anfänglich sogar Material, bildete Personal und Piloten aus und hielt Zivilangestellte, was für eine Unterstellung unter die Abteilung für Genie sprach. Diese zweifache Unterstellung wurde denn auch am 8. März 1917 angeordnet:

- Fliegerabteilung unter Generalstabsabteilung;
- Leitung des Militärflugwesens unter Abteilung der Genie.

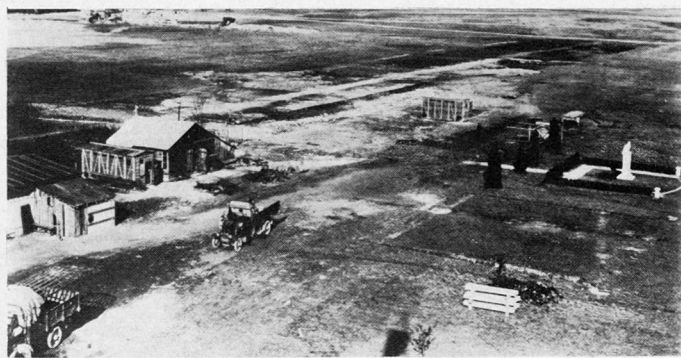
Bald aber zeigten sich die Schwierigkeiten, und der Geniechef beklagte sich: «Das angestrebte Zusammenarbeiten ist bisher ausgeblieben. Wir erhalten von den wichtigsten Vorfällen, zum Beispiel von Versuchen, Unfällen, dem Verlauf der Schule usw., keine Berichte und müssen meist aus Zeitungen entnehmen, was uns in logischer Konsequenz der oben ausgedrückten Absicht auf dem Dienstwege zukommen sollte ...»

Auf seinen Antrag hin wurde die Abteilung für Genie der undankbaren Aufgabe, die Militäraviatik zu leiten, enthoben. Am 28. November 1917 übernahm eine neugebildete Sektion im Armeestab «die gesamte materielle und personelle Entwicklung und Verwendung der Fliegertruppe».

In der Zeit von 1914 bis 1918 wurde die Fliegerabteilung von Hptm i GSt Real (1914 bis 1916), Hptm Schläppi (1916/17) und Hptm i GSt Scherrer (1917/18) befehligt.

Man fragt sich, warum Hptm Real nicht während der ganzen Aktivdienstzeit geblieben ist. Aufschluß darüber gibt sein Entlassungsgesuch vom 16. Juni 1916 an Oberstkorpskommandant Audéoud:

«Es ist mir nicht mehr möglich, die Verantwortung für meine Untergebenen und die Kriegsbereitschaft der schweizerischen Fliegerabteilung zu tragen. Ich war schon im Jahre 1914 im Begriffe, meine Instruktorlaufbahn aufzugeben ... Um die gleiche Zeit wurde ich von Oberst i GSt von Wattenwyl aufgefordert, die Organisation der Fliegertruppe zu übernehmen. Ich sagte zu, in der frohen Hoffnung, etwas Ganzes schaffen zu können. Die Unterstützung, welche ich aber für die



Der Fliegerwaffenplatz Dübendorf 1916, nach Einweihung des Fliegerdenkmals (rechts Mitte).



Oskar Bider (kniend) im Kreise seiner Fliegerkameraden, vor dem zweiseitigen Aufklärungsflugzeug Wild.

Arbeiten fand, brachten mir nur arge Enttäuschungen und schwere Sorgen. In diesen zwei Kriegsjahren ist es nicht möglich geworden, eine Fliegertruppe aufzustellen, die nur annähernd unsern Verhältnissen entsprechen könnte.»

Schaffung gesetzlicher Grundlagen

Über ein Jahr, vom August 1914 bis August 1915, fehlten die gesetzlichen Grundlagen. Die Armee stellte innerhalb der Kompetenzen des Generals von sich aus ein Fliegerdetachment auf. Das erforderliche Material wurde in der Hauptsache auf Grund von Bundesratsbeschlüssen aus dem Kapital der Nationalversammlung beschafft, für den fortlaufenden Bedarf aus dem Kredit für die Kriegsmobilmachung. Nachdem durch Bundesratsbeschluss die Pacht des Flugfeldes Dübendorf festgesetzt worden war, wurde die Fliegerabteilung dorthin verlegt und sofort mit der Ausbildung weiterer Militärflieger begonnen.

Damit war die in Aussicht genommene Militärfliegerschule tatsächlich bereits in Aktion getreten, bevor die Bestimmungen für ihre Organisation getroffen worden waren und ohne daß die Anstellungsverhältnisse für das an der Schule arbeitende Lehr- und Verwaltungspersonal geregelt worden wäre.

Der erste Bundesratsbeschluss, datiert vom 4. September 1914, betraf den Grad der Militärflieger. Die aus der Mannschaft hervorgegangenen Flieger erhielten den Grad eines Adjutant-Unteroffiziers.

Die Arbeiten für die Schaffung gesetzlicher Grundlagen führten am 13. August 1915 zum

- Bundesratsbeschluss betreffend die provisorische Organisation des Militärflugdienstes;
- provisorischen Bundesratsbeschluss betreffend Rekrutierung, Ausbildung und Besoldung der Fliegertruppe.

Das hervorstechendste Merkmal dieser Bundesratsbeschlüsse ist ihr provisorischer Charakter, denn man war der Ansicht, die definitive Organisation werde mit Vorteil erst nach dem Kriegsende getroffen, es könnten sodann alle Kriegserfahrungen ausgewertet werden und der Flugwaffe sei damit Zeit für die eigene Entwicklung gegeben.

Das Denkmal der Flieger

Auf dem Fliegerwaffenplatz Dübendorf wurde 1916 ein Denkmal zu Ehren der im Flugdienst verunglückten Flieger errichtet. Die Initiative ging auf den ersten Kommandanten der Fliegertruppen, Hptm i Gst Real, zurück, der am 3. Juli 1916 mit folgendem Rundschreiben an die «Offiziere und Flieger der Schweiz. Fliegerabteilung» gelangte:



Erste Bewaffnung von Militärflugzeugen in der Schweiz: Gefreiter Schaefer mit Mondragon-Karabiner. Pilot ist Adj. Uof. Cuendet

«Wie Sie wissen, wurde bei dem ersten Unglück, das unsere Abteilung durch den Absturz des Lt Vollenweider und des Kpl Probst getroffen hat, beschlossen, an der Unglücksstelle einen Gedenkstein zu errichten. Dem ersten Unglücke folgte aber leider so rasch das zweite, so daß auch für Lt Lugin am Unfallort ein gleiches Erinnerungszeichen hätte erstellt werden müssen. Wahrscheinlich wird unsere Waffe früher oder später noch andere liebe Kameraden in der Ausübung ihrer Pflicht verlieren. Statt daß wir allen diesen Verstorbenen an der jeweiligen Unglücksstelle unsere Sympathien durch einen Stein oder ein anderes Zeichen beweisen, einigte man sich, für alle gemeinsam ein Denkmal machen zu lassen, und es auf dem Flugplatze, auf dem Felde, woran sich die Haupteinrichtungen aller Flieger knüpfen, zu errichten.

Das Denkmal wurde von Herrn Fritz Oboussier aus Aarau ausgeführt und in den letzten Tagen an Ort und Stelle aufgestellt. Es ist ein Adler, in hartem Granitstein gehauen, der von einem einfachen Sockel aus stolz und kühn den Blick gegen unsere schönen, herrlichen Alpen gerichtet hält ...

Die Einweihung des Denkmals wird in etwa 14 Tagen möglich sein. Die Kosten belaufen sich auf rund 1500 Franken, und ich gelange mit der Bitte an Sie, jeder möge nach seinem Vermögen einen bescheidenen Beitrag geben ...»

Am 23. Juli 1916 fand im Beisein der fast vollzähligen ersten Fliegerabteilung die Einweihung des Denkmals statt.

Jedes Jahr wiederholt sich die ergreifende Zeremonie, daß eine Delegation von Fliegern vor dem Denkmal einen Kranz niederlegt, auf dessen Stein eingemeißelt steht: «Zum Gedenken an die im Dienste des Vaterlandes gefallenen Kameraden.»

Suche nach einer Einsatzdoktrin

Es wurde nach einer Einsatzdoktrin der Flieger gesucht. Interessante Aufschlüsse darüber geben die Ausführungen von Oberstdivisionär Weber, Chef der Abteilung für Genie, dem die Fliegerabteilung vom 17. Oktober 1916 bis 28. November 1917 unterstellt war.

«Das militärische Luftfahrtwesen hat im Verlaufe des gegenwärtigen Weltkrieges eine Entwicklung angenommen, die seine Bedeutung als eine neue Waffengattung rechtfertigen, ohne welche keine erfolgreiche Kriegführung mehr denkbar ist. Einen großen Teil der strategischen und taktischen Aufklärungsarbeit, die einstmals ausschließlich der Kavallerie zufiel, heute aber gegenüber den neuzeitlichen Waffen von dieser nicht mehr im früheren Umfang geleistet werden kann, hat das Luftfahrtwesen übernehmen müssen. Ohne seine Mithilfe ist auch die Ausnützung der Kampfkraft der Artillerie unmöglich geworden,

da bei der heutigen Artillerieverwendung nur durch Luftfahrzeuge und Ballons die Auffindung der Ziele und die Schießbeobachtung möglich bleibt. Hier muß die Fliegertätigkeit durch die gegen Wind und Wetter weniger empfindliche und stabilere Beobachtung aus Fesselballons ergänzt werden.

In der Störung oder Vernichtung feindlicher Heeresanstalten (Brücken, Bahnhöfen, Magazine, Lagern) durch Bombenabwurf liegt ein weiteres großes Feld des Luftfahrtwesens, und endlich schließt die Bekämpfung des feindlichen Luftfahrtwesens durch eigene Kampfflieger an.

Die Aufgaben, die das Luftfahrtwesen zu lösen hat, sind also schon sehr vielgestaltig geworden, und daraus haben sich bereits in Personal und Material Untergattungen der neuen Waffe entwickelt: Fesselballons, Lenkballons (Luftschiffe), Aufklärungs-, Beobachtungs-, Luftkampf- und Bombardementsflieger mit ihren diesen verschiedenen Zwecken angepaßten Apparaten.

Die Entwicklung dieser neuen Waffe schreitet unaufhaltsam fort, und ein Aufschub der Organisation derselben für unsere Armee würde den Gesamtwert derselben tief herabdrücken: Einerseits weil infolge mangelnder Aufklärung gegnerischer Maßnahmen und ohne Beobachtung der Schußwirkung unserer Artillerie ihre aktive Kampfkraft behindert wäre, andererseits weil sie lahmgelegt und wehrlos würde gegenüber einer fast ungehinderten Tätigkeit des feindlichen Luftfahrtwesens, dessen Bekämpfung allein vom festen Boden aus nicht mehr möglich ist.»

Der Generalstabschef unterstrich den Bericht des Geniechefs der Armee mit folgenden Sätzen:

«Über den Wert der Luftschiffahrt für die Kriegführung herrscht heute nur eine Ansicht. Ich gehe auch mit dem Herrn Geniechef darin ganz einig, ja ich möchte seine Darlegungen noch bekräftigen, indem ich die Bedeutung des Flugwesens für die Artillerieverwendung noch besonders hervorhebe. Bei der großen Präzision und Wirkung der modernen Artillerie wird immer mehr die maskierte Aufstellung der Geschütze zur Regel und deshalb die Schußbeobachtung aus Flugzeugen beinahe unentbehrlich. Die Beobachterflugzeuge aber bedürfen oft des Schutzes durch Kampfflugzeuge, so daß man gezwungen ist, mit ganz erheblichen Zahlen von Flugmaschinen zu rechnen, abgesehen von dem Bedarf für die strategische und taktische Aufklärung und ohne die Beschaffung von Bombenwerfern auch nur ins Auge zu fassen.»

Schwierige Flugzeugbeschaffung

Umfangreich und beschwerlich waren die Arbeiten für den Aufbau der jungen Flugwaffe. Wegen der Kriegszeit kamen sie nur langsam voran. Es seien hier nur einige Hauptgebiete aufgezählt, mit denen sich jeweils das Amt für Flugwesen in Bern, die Fliegerabteilung in Dübendorf und die Kommission für Militärluftwesen zu befassen hatten:

- Rekrutierung und Ausbildung der Fliegertruppe;
- Errichtung einer Militärliegerschule;
- Ausbau des eidgenössischen Flugplatzes Dübendorf;
- Errichtung weiterer Fliegerstützpunkte;
- Beschaffung von Flugzeugen, Motoren, Waffen, Verbindungsmittel, Photoapparaten.

Um vom Ausland etwas hereinzubringen, war eine Gegenleistung in Waren oft wichtiger als Barzahlung. So erklärte sich zum Beispiel Deutschland bereit, 16 Argus-Motoren zu liefern, wenn es dagegen 680 Geschirre, 20 t Gerbstoff und 100 Pneumatikgarnituren erhalte.

Doch lassen wir den damaligen Kommandanten der Fliegerabteilung, Hptm Real, selber darüber berichten:

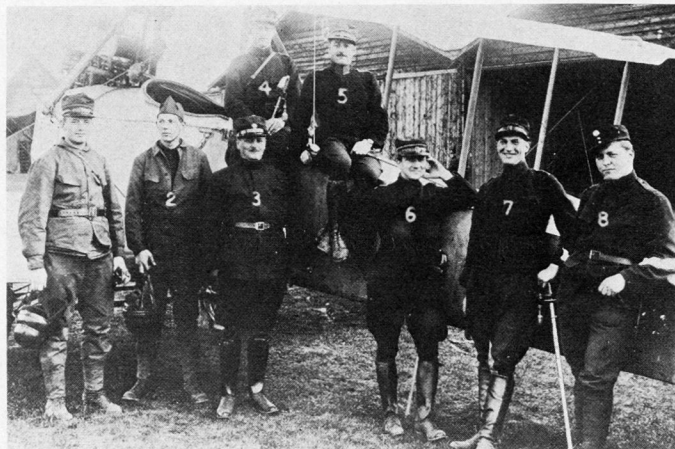
«Im Februar 1915 begann die erste Fliegerausbildung. Es standen zwar noch keine neuen Apparate in Aussicht, aber wir sagten uns: Sind erst junge Flieger ausgebildet, so müssen notgedrungen auch Maschinen auf den Platz. Diese Überlegung erwies sich als richtig.

Mitte des Jahres 1915 wurde durch die 'Aviatikkommission', welche die Verwaltung der 'nationalen Flugspende' innehatte, der Bau von Flugzeugen beschlossen. Die Ansicht der Fliegerabteilung ging dahin, daß nicht eine staatliche Werkstatt, sondern eine private Flugzeugindustrie den Heeresbedarf liefern solle. Die Kriegstechnische Abteilung (KTA) war aber gleich von Anfang an anderer Meinung. Sie wollte sich die Gelegenheit selbst Flugzeuge zu bauen, nicht entgehen lassen. Die 'Aviatikkommission' entschied dann den wichtigen Streitfall dahin, daß Privat- und Staatsbetrieb bei der ersten Flugzeuglieferung in Konkurrenz treten sollten. Beide hatten innert einer bestimmten Frist je sechs Apparate vom Typ 'Aviatik' zu liefern, wie er bereits in der Fliegerabteilung vertreten war.

Das Rennen begann. Oblt Wild vertrat die Privatindustrie und ging als Sieger aus dem Wettbewerb hervor. Seine Maschinen erfüllten nicht nur alle gestellten Bedingungen, sondern noch vor Ablauf des Lieferungsstermins, am 8. September 1915, brachte Wild noch eine siebente Maschine heraus, ein von der Abteilung verlangtes Schulflugzeug. Er hatte das in ihn gesetzte Vertrauen vollauf gerechtfertigt.

Seine 'Wild'-Apparate überdauerten den Krieg und wurden noch lange zu strapaziösen Schulzwecken verwendet. Die 'Wild'-Maschine hatte die guten Eigenschaften der 'Aviatik', aber dank dem stärkeren Motor - dem 120 PS der Lokomotivfabrik in Winterthur - nicht deren Nachteile der zu kleinen Kraft. Der 'Wild' - noch in mehreren Serien nachgebaut - hat besonders als Schulmaschine gute Dienste geleistet. Er wurde erst anfangs der dreißiger Jahre abgeschrieben und verschrottet.

Die Lieferung der Thuner Flugzeuge vom Typ 'Häfeli' erfolgte endlich Mitte April 1916 mit einigen Monaten Verspätung. Es war aber nicht der bestellte Typ 'Aviatik', sondern ein Apparat mit hintenliegendem Motor, eine damals schon etwas veraltete Bauart mit nicht den besten Flugeigenschaften. Ohne das große Bedürfnis nach mehr Maschinen wäre dieser erste 'Häfeli'-Apparat nicht angenommen worden. Er blieb auch kaum 2 Jahre im Dienst, und an einer zweiten von der KTA in Thun in Auftrag gegebenen Lieferung wurde die



Die erste Pilotenschule der Schweizerischen Fliegertruppe 1915

- | | |
|------------------|-------------------|
| 1 Lt Ackermann | 5 Lt Bider |
| 2 Gfr Pillichody | 6 Lt Reynold |
| 3 von Jenner | 7 Lt Vollenweider |
| 4 Oblt Entner | 8 Kpl Probst |

Arbeit eingestellt. Mit Pröbeln ist damals viel kostbare Zeit und gutes Geld verlorengegangen.

Als die gelieferten 'Wild'-Apparate bleibend die Befriedigung der Flieger gefunden, strengte sich der Kommandant an, Wild den Auftrag für eine weitere Serie zu verschaffen. Wie Wild erklärte, hätte eine große Fabrik mit ihm als Konstrukteur den Flugzeugbau aufgenommen. Diese Lösung hätte der Fliegertruppe die Lieferung eines guten Armeeflugzeuges gesichert. Die KTA hörte aber nur halb auf diesem Ohr, so daß Wild, als das Vaterland seine Dienste verschmähte, nach Italien ging und dort Heeresflugzeuge baute. Er mochte damals vielleicht der einzige befähigte Ingenieur für Flugzeugbau in der Schweiz gewesen sein.

Durch die Ausschaltung der privaten Konkurrenz trat die Absurdität ein, daß der Staat die Fliegertruppe zwang, Maschinen zu fliegen, die sie lieber verweigert hätte. Schließlich wurde die Fliegertruppe selbst noch zum Flugzeugbauer. Die Lokomotivfabrik Winterthur entschloß sich zur Fabrikation der Flugmotoren. Dies bedeutete für uns eine große Erleichterung. Trotz kleinen Kinderkrankheiten liefen ihre Motoren von Anfang an sehr gut, und die Flieger hatten Vertrauen zu ihnen.

Und unsere Bewaffnung? Sie war einfach genug. Der Beobachter hatte außer seiner Pistole noch einen Karabiner und Munition mit. Viele fremde Flugzeuge hätte er im Ernstfall wohl kaum heruntergeschossen. Vielleicht wäre er im Gefechts-eifer dem eigenen Flugzeug gefährlicher geworden als dem gegnerischen. Nebst dieser Bestückung an Schußwaffen sollten etwa 15 cm lange und 8 mm dicke scharf zugespitzte Stahlbolzen, sogenannte 'Fliegerpfeile', gegen feindliche Marschkolonnen und Ansammlungen verwendet werden. Welche harmlose Waffen im Vergleich zu denen moderner Luftflotten.»

Der Bundesrat hatte später in rascher Folge die Beschaffung von Flugzeugen beschlossen, so am

- 9. Februar 1917: 30 Beobachtungsflugzeuge (in der Schweiz zu bauen), 20 Kampfflugzeuge (aus dem Ausland zu beziehen);
- 20. Juli 1917: 30 Beobachtungsflugzeuge (zweite Serie);
- 14. Februar 1918: 30 Beobachtungsflugzeuge (dritte Serie).

Die im Ausland zu beziehenden Flugzeuge waren aber nicht erhältlich, so daß man für das Geld Reserven an Flugzeugen und Motoren schuf. Von der Bestellung eines Jagdflugzeuges wurde abgesehen, weil man die Versuche mit einem in der Schweiz hergestellten Apparat abwarten wollte. Schon zu dieser Zeit wurde argumentiert: «Die getroffenen Fabrikationseinrichtungen sowie namentlich die eingearbeiteten Spezialarbeiter sollten weiterhin beschäftigt werden können, um nicht Gefahr zu laufen, daß dieselben später nur schwer wieder für den Flugzeugbau herangezogen werden könnten.»

Am 4. September 1918 beschloß eine unter dem Generalstabschef tagende Konferenz, den Neubau von 150 Flugzeugen zu beantragen, mit einem späteren jährlichen Ersatzbau von 60 Flugzeugen, denn man rechnete nur mit einer zweijährigen Lebensdauer. Es wurde festgesetzt, daß die Modellflugzeuge bis Ende November geliefert sein müssen und eine Serie von 30 bis 40 Stück bis spätestens 6 Monate nach der Bestellung! Technische Bedingungen waren: Zweidecker, wassergekühlter Standmotor inländischer Fabrikation von mindestens 180 PS, Steigfähigkeit auf 1000 m in 4 Minuten, auf 2000 in 9 Minuten und auf 3000 in 20 Minuten, Gipfelhöhe 6000 m, Flugdauer 6 Stunden, Start- und Landelänge unter 130 m.

Die Beendigung des Aktivdienstes Ende November 1918 ließ aber dieses großzügige Programm nicht zur Verwirklichung gelangen.

Der Angriff über größere Wasserläufe und Seen

Taktische Überlegungen und Folgerungen

Generalmajor A. Dobson

Bearbeitung

Oberstlt i Gst H. R. Voegeli

Vorbemerkung der Redaktion: Der Verfasser hat seine Auffassungen zum Thema des Angriffs über größere Wasserläufe und Seen im vergangenen Winter vor verschiedenen schweizerischen Offiziersgesellschaften vorgetragen. Angesichts der Bedeutung dieses Themas für unsere Kampfführung im gewässerreichen Mittelland legen wir Wert darauf, unsere Leser mit den nachfolgenden Gedanken vertraut zu machen. Sie dürfen sich überdies als Grundlage für Diskussionen und Planspiele an einem konkreten taktischen oder operativen Beispiel eignen.

Oberstlt i Gst H. R. Voegeli, Gst Of im Stab Mech Div 11 und Präsident der Kommission REX der Schweizerischen Offiziersgesellschaft, hatte die Freundlichkeit, den Artikel zum Vergleich mit den entsprechenden Ziffern der TF 69 zu versehen.

Angriffe über Flüsse und größere Kanäle, jedoch keine solchen über große Binnenseen fanden während des zweiten Weltkrieges mehrmals statt. Eine große Zahl dieser Aktionen ist von einer Forschungsgruppe des britischen Staff College in Camberley gründlich analysiert worden, und aus diesen Studien wurden folgende taktische Folgerungen gezogen:

1. Grundsätzliches

1.1. Gliederung der Abwehrkräfte zur Flußverteidigung

Bei genereller Betrachtung von Angriffen über Flußläufe fällt auf, daß solche Unternehmen im zweiten Weltkrieg fast immer gelungen sind. In allen untersuchten britischen oder amerikanischen Operationen konnte nur in sechs Fällen festgestellt werden, daß es den Sturmtruppen der ersten Welle mißlang, am feindlichen Ufer Fuß zu fassen. Weshalb?

Die Untersuchung weist nach, daß dem Angreifer das Fußfassen am jenseitigen Ufer nur mit Erfolg verwehrt werden konnte, wenn die gesamte Wasserfläche unter ständigem, gezieltem Abwehrfeuer aus Handfeuerwaffen gehalten werden konnte. Weshalb war dies so selten möglich? Weil niemals genügend Truppen für diesen Zweck vorhanden waren; noch werden sie je vorhanden sein.

Eine ins Gelände übertragene Studie des Staff College zeigt (Bild), daß jede auf der beigelegten Karte eingezeichnete Stellung besetzt sein müßte, damit der Fluß unter lückenlosem Abwehrfeuer gehalten werden kann. In diesem Brigadeabschnitt (verstärktes Regiment) müßten somit zu diesem Zweck mehr als 1½ Bataillone allein am Flußufer selbst bereitgestellt werden. Dadurch würden jedoch die Hauptstellungen in der Tiefe des Abwehrgebietes und die Gegenschlagkräfte unverantwortlich geschwächt. Gelingt es dem Angreifer, durch Artilleriefeuer einen Abschnitt der Flußverteidigung zu neutralisieren und an dieser Stelle am jenseitigen Ufer Fuß zu fassen, würde er angesichts der vernachlässigten Tiefe keine Schwierigkeiten haben, die flußnahen Verteidigungskräfte aufzurollen, die schwachen Kräfte in der Tiefe mit der zweiten Welle zu werfen und den Angriff innert kurzer Frist erfolgreich fortzusetzen, bevor er durch lokale Gegenschläge am Vordringen behindert oder gar in seinem Brückenkopf eingeschlossen wird.