

Fliegertaktik

Autor(en): **Rhiner**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazzetta militare svizzera**

Band (Jahr): **82=102 (1936)**

Heft 5

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-14142>

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.

Das Heftchen möchte als Führer durch den Dienstbetrieb der Flieger dazu beitragen, das Verständnis für unsere Waffe zu heben zum Nutzen der ganzen Armee. Möge es diese Aufgabe erfüllen!

Der Chef des Militärflugdienstes:

Ph. Bardet.

Fliegertaktik

Von Oberstleutnant *Rihner*.

1. Einleitung.

«Fliegertaktik» — ein junger Begriff im militärischen Wörterbuch. Und wie alles Junge, noch gärend, unabgeklärt. Vor 20 Jahren noch, mitten im Weltkrieg ein kaum gekanntes und genanntes Wort — denn selbst im 3. Kriegsjahre konnte von einem systematischen taktischen Einsatz einer Fliegerwaffe nicht gesprochen werden — steht es heute mitten in heftiger Diskussion. Viel, sehr viel wird heute über Fliegertaktik und Fliegerstrategie geschrieben, mannigfaltig sind die Auffassungen, die über Einsatz und Verwendung der Militäraviatik geäußert werden. Es gibt wohl keine taktischen Fragen, die derart gegensätzliche Stellungnahmen hervorgerufen haben. Selbst die Erfahrungen des Weltkrieges, die ja nur bedingt einer zukünftigen Fliegertaktik zugrunde gelegt werden dürfen, werden sehr verschieden interpretiert. *Wer* recht hat, darüber wird allerdings erst ein Krieg entscheiden, in dem ebenbürtige Gegner (nicht wie in Abessinien) einander gegenüberstehen. Die Grundlagen von damals sind auf alle Fälle ganz andere geworden, die technischen Leistungen der Flugzeuge wurden verdoppelt, ja sogar verdreifacht, die Bewaffnung um ein Mehrfaches verbessert, die Flugsicherheit wesentlich erhöht. Sicher ist, dass in einem zukünftigen Kriege die Luftwaffe eine äußerst wichtige, wenn nicht sogar entscheidende Rolle spielen wird. Den ungeheuren Kriegsrüstungen aller Staaten liegt die Erkenntnis zugrunde, dass der Krieg von morgen, nicht nur ein Krieg der Armee oder der Marine, sondern ebenso sehr ein «Luftkrieg» sein wird. Die Luftwaffe ist eine offensive Waffe, Beweglichkeit und Geschwindigkeit ist ihr Kennzeichen.

Aus diesem Grund wird daher auch die Militäraviatik für den operativen Einsatz im Rahmen der Gesamtkriegführung in ihrer Mehrheit als «autonome Waffe» der Armee und Marine gleichgestellt und nur ein relativ kleiner Teil der Erdtruppe für spezielle taktische Aufgaben zugeteilt.

Die Hauptaufgabe im operativen Sinne fällt den Bombenfliegern zu. Sie wirken störend, zerstörend und demoralisierend.

«Störend», indem sie die Mobilmachung, den Aufmarsch bedrohen, später Nach- und Rückschub unterbinden, den Feind zu weitgehender Dezentralisation zwingen.

«Zerstörend», indem sie Fabriken, Kriegsmateriallager, Kasernen, Bahnen, Knotenpunkte, Elektrizitätswerke, die gegnerischen Flugplätze usw. usw. mit Bomben belegen, und «demoralisierend», indem sie die Zivilbevölkerung durch die ständige Bedrohung mit zum Kriegserleben zwingen. Das Eigenartigste des Luftkrieges besteht ja darin, dass er fast unabhängig von der allgemeinen Kriegslage, überraschend bald da, bald dort, bei Tag und bei Nacht, angesetzt werden kann und durch ununterbrochene Bedrohung sehr starke Kräfte des Feindes bindet und zermürbt. Im Rahmen der Kampfhandlung, also mehr im taktischen Sinne, ergänzt und verlängert die Fliegerei die Wirkung der Artillerie, greift Kolonnen an (zwingt den Gegner durch Nachtmärsche oder Zerreißen seiner Kolonnen dieser Bedrohung zu entgehen und zwingt ihm damit bereits seinen Willen auf), unterstützt den Angriff der eigenen Infanterie, verhindert feindliche Vorstösse usw. Durch ihre Aufklärungstätigkeit wird sie die eigene Führung in die Lage versetzen, rechtzeitig disponieren zu können, wird sie ihre Artillerie sehend machen. Demgegenüber werden die autonomen Luftstreitkräfte des Gegners nicht müssig bleiben und durch ihren Angriff in der Luft diese Absichten unterbinden. Da die meisten Bombenaktionen, wie auch viele Aufklärungsaufgaben (gewaltsame Aufklärung), nur in grösseren Formationen zur Durchführung gelangen, werden aus diesen Begegnungen Luftgefechte und Luftschlachten entstehen.

Die nachfolgenden Darlegungen sollen nun — allerdings nur summarisch, da für eine eingehende Behandlung zu wenig Platz zur Verfügung steht — orientieren, wie der Flieger die genannten Aufgaben löst.

Einige kurze technische Erläuterungen sind notwendig, bevor wir zur Kampftaktik übergehen können:

Der Einsitzer: relativ kleines Flugzeug mit grosser Geschwindigkeit (350—500 km/Std.), guter Wendigkeit (d. h. Beweglichkeit), guter Steigfähigkeit, hohem Plafond (d. h. Gipfelhöhe 9—11,000 m), kleinem Aktionsbereich (1½—2½ Std. totale Flugdauer). Bewaffnung: 2—4 Mg., starr eingebaut in Richtung der Flugachse nach vorn, bei neuesten Typen auch 1—2 Flugzeugkanonen und 2 Mg. Bei den meisten Typen auch Möglichkeit, Brand- oder leichte Splitterbomben bis total 60 kg mitzuführen. Bei andern Typen Möglichkeit, Flüssigkeiten ablassen zu können für Verseuchung, Vernebelung usw.

Der Zweisitzer: Geschwindigkeit 300—450 km/Std., ebenfalls immer noch sehr wendig und steigfähig, es bestehen allerdings in

bezug auf Ausrüstung und Leistung schon sehr weitgehende Differenzen je nach Einsatz. Bewaffnung: 2 Mg. event. noch 1 Kanone für Pilot, 1—2 Mg. auf drehbarem Ring für Beobachter oder Mitrailleur. Bomben verschiedener Art und Gewichte bis total ca. 200 kg. Aktionsbereich 3—5 Flugstunden.

Der *Mehrsitzer*: kann 1-, 2- oder mehrmotorig sein, Geschwindigkeiten variieren stark von 200—400 km/Std., ebenso die Bewaffnung 1—2 Flugzeugkanonen, 4—6 Mg., militärische Nutzlast bis zu 10,000 kg, wovon ca. $\frac{1}{2}$ für Bomben. Aktionsbereich sehr verschieden, je nach Nutzlast.

Alle Flugzeugtypen sind oder werden mit Sende- und Empfangsapparaturen eingerichtet, die einen Verkehr von Flugzeug zu Flugzeug oder zwischen Flugzeug und Bodenstation gewährleisten. Es ist selbstverständlich, dass diese Apparaturen um so leistungsfähiger sein werden, je mehr Raum und je mehr Transportfähigkeit zur Verfügung steht. Alle Kriegsflugzeuge müssen ferner mit Sauerstoffapparaturen, die den Aufenthalt und Kampf in grosser Höhe erlauben, ausgerüstet sein.

Zur Zeit besteht ebenfalls das Bestreben, alle Kriegsflugzeuge mit den notwendigen Instrumenten für den Blindflug (Flug ohne Bodensicht) einzurichten. Auch hier wird natürlich das grössere, d. h. 2- oder mehrplätziges Flugzeug im Vorteil sein.

2. Der Kampf in der Luft:

Die Kampfflugzeuge werden in Patrouillen (= Kette zu 3 Flugzeugen) oder in Staffeln (2—3 Patrouillen) oder schliesslich in Geschwadern (mehrere Staffeln) eingesetzt. Allein arbeitet das Kampfflugzeug nur in ganz speziellen Fällen. Da sich aber der Kampf der höheren Formationen sehr oft in einen Kampf von Flugzeug gegen Flugzeug auflösen wird, soll dieser zuerst behandelt werden.

a) Der Kampf des Einsitzers:

Der Einsitzerflieger, aus der Kriegsliteratur speziell als «Jagdflieger» bekannt, kämpft mit seinem Flugzeug (da Gewehre oder Kanone starr eingebaut sind). Er muss ein ausgezeichneter Pilot, aber gleichzeitig auch ein guter Schütze sein. Selbstverständlich müssen alle Militärflieger gute Piloten sein, der Einsitzerflieger aber, dessen Erfolg allein nur von seiner Kaltblütigkeit und Geistesgegenwart, von seiner Fähigkeit, in Bruchteilen von Sekunden richtig zu beobachten, zu überlegen und zu handeln abhängt, der in sehr vielen Fällen vollständig auf sich allein angewiesen ist, muss nicht nur sein Flugzeug voll und ganz beherrschen, sondern auch psychisch besonders leistungsfähig sein. So viele vorzügliche Eigenschaften vereinigt, finden sich natürlich nur selten, daher sind auch relativ nur Wenige befähigt, als Piloten für den Einsitzer Verwendung zu finden. Die Friedens-

ausbildung ist nicht in der Lage, entscheidend bestimmen zu können, erst der Krieg wird erweisen, wer sich wirklich für diese Aufgaben eignet. Die vollständige Beherrschung der Akrobatik wird von diesen Piloten verlangt, nicht als Selbstzweck, sondern damit sie in jeder, noch so unmöglichen Lage, in die sie während des Kampfes kommen können, ihr Flugzeug sofort und auf kürzestem Wege wieder in die für sie vorteilhafteste Angriffsposition bringen können.

Durch geschicktes Manövrieren muss der Pilot vorerst danach trachten, an den Feind heranzukommen. Die Leistungsfähigkeit seines Flugzeuges wird daher neben seiner persönlichen eine grosse Rolle spielen. Das Flugzeug soll sehr rasch sein, um einen Gegner verfolgen zu können, es soll aber auch rasch steigen können und einen hohen Plafond besitzen, um den hoch fliegenden Gegner fassen zu können; es soll sehr wendig sein, um im Luftkampf dem Piloten zu erlauben, rasch, ohne Zeitverlust angreifen zu können; ferner soll es so stark gebaut sein, dass damit Steilsturzflüge ausgeführt werden können, um einen Gegner verfolgen oder sich selber damit dem feindlichen Angriff entziehen zu können und schliesslich soll es dem Piloten noch eine gute Beobachtungsmöglichkeit gegen den Gegner in der Luft und für die Erdbeobachtung gewährleisten.

Auch hier muss wieder festgestellt werden, dass so viel gute Eigenschaften sich in ein und demselben Flugzeug nicht vereinigen lassen, Kompromisse werden notwendig sein.

Die Nachteile eines jeden Einsitzers sind:

1. Er kann sich nicht verteidigen, d. h. er muss einem Angriff ausweichen, um selber wieder zum Angriff überzugehen.
2. Seine Beobachtungsmöglichkeit ist immer stark durch tote Winkel eingeschränkt.
3. Er kann, um seine hervorragenden Flugeigenschaften nicht zu verlieren, nur eine reduzierte Zulast (Brennstoff, Munition) mit sich führen, besitzt deshalb einen kleinen Aktionsradius.

Die *Ueberraschung* ist das Hauptelement des Fliegermanövers. Ist der Flieger einmal engagiert, so bildet seine Kaltblütigkeit und Beharrlichkeit die wesentliche Grundlage zum Erfolg. Da der Einsitzer nur in seiner Längsachse nach vorne schiessen kann, muss er durch entsprechende Flugmanöver sich so an den Feind heranpirschen, dass er ihn in seine Schusslinie bekommt. Da der Einsitzer sich nach hinten nicht verteidigen kann, muss er beständig nach den Seiten und nach rückwärts Umschau halten, um sich nicht von einem Angriff überraschen zu lassen, bevor er selbst angegriffen hat. Die Franzosen haben für den Einsitzer die treffende Wegleitung gegeben: «Nach vorne angreifen und nach rückwärts schauen.»

Der Einsitzer führt den Kampf unter Einsatz seiner Geschwindigkeit und Wendigkeit auf kürzeste Distanz, denn die grosse gegenseitige Geschwindigkeit und Beweglichkeit der beiden Gegner erschwert ausserordentlich ein korrektes Zielen. Die Ueberraschung ist in erster Linie abhängig von einer geschickten Annäherung an den Feind, die unter möglicher Ausnützung der toten Winkel des Feindes, der Wolken oder der Sonne sich vollzieht. (Angriff aus der Sonne gibt dem Angreifer sehr gute Sicht, blendet aber stark denjenigen, der gegen die Sonne schauen muss.)

Im Kampf von Einsitzer gegen Einsitzer ist eine Ueberraschung am ehesten möglich, denn die toten Winkel dieses Flugzeugtyps sind, wie bereits erwähnt, mannigfaltig und gross. Die Bauart des feindlichen Flugzeuges (ob Ein- oder Doppeldecker, Tief- oder Hochdecker) wird für die Art der Annäherung sehr ausschlaggebend sein. Tiefdecker wird man selbstverständlich eher von unten, Hochdecker von oben her anzugreifen versuchen. Der Einsitzerflieger versucht im Angriff gegen Einsitzer sich mit Vorliebe hinter den Gegner zu setzen. Dieser weicht durch geschicktes Kurven und plötzliche Bewegung aus und so entsteht ein Kampf, bei dem der Sieg dem Mutigeren und Beweglicheren zufallen wird.

Im Kampf des Einsitzers gegen den Zweisitzer ist die Möglichkeit, in toten Winkeln des Kampfwesitzers angreifen zu können, bereits stark reduziert, da durch den Beobachter oder Mitrailleur, der hinter dem Piloten sitzt, beinahe der ganze rückwärtige Raum übersehen und bestrichen werden kann. Eine unbemerkte, überraschende Annäherung ist bei aufmerksamer Beobachtung der Zweisitzer-Besatzung kaum möglich. Immerhin sind für den Angreifer noch einige tote Winkel vorhanden, wie von vorne leicht unten, von hinten unter den Steuerorganen. Auch hier wird die Zahl und Grösse der toten Winkel sehr von der Bauart des Flugzeuges abhängig sein und wird auch hier vorerst die Ueberraschung gesucht werden. Ein Erfolg gegen einen Gegner, der auf seiner Hut ist, wird nur einem ausgezeichneten, beweglichen Piloten beschieden sein, der den feindlichen Beobachter veranlasst, seine Munition unnütz zu verschwenden.

Der Kampf eines einzelnen Einsitzers gegen einen Mehrsitzer ist aussichtslos, wenn nicht eine Ueberraschung gelingt. Der Mehrsitzer hat praktisch gesprochen keine toten Winkel mehr, seine Feuerkraft beträgt ein Mehrfaches derjenigen des Angreifers. Es muss diesem Mehrsitzer also auch eine annähernd entsprechende Feuerkraft entgegengesetzt werden, d. h. eine Patrouille von 2—3 Flugzeugen, die gleichzeitig angreifen, das Feuer des Mehrsitzers zersplittern, so dass es dem einen oder

andern dieser angreifenden Einsitzern gelingt, genügend nahe heranzukommen.

Im allgemeinen kann gesagt werden, dass im Luftkampf nicht die Anzahl der eingesetzten Flugzeuge für den Erfolg massgebend sein wird, sondern deren flugtechnische Leistungsfähigkeit, die Zahl der besetzten Mg.- oder Geschützstände, die Ausbildung, die Kaltblütigkeit, in erster Linie aber die Gesinnung und Pflichttreue der Besatzung. Selbstverständlich muss jeder Wehrmann im Kriege damit rechnen, sein Leben im Dienste des Vaterlandes lassen zu müssen. Kaum einer wird aber derart auf sich selbst, auf sein persönliches Können und seine eigene Entschlusskraft angewiesen sein, wie der Militärflieger, ganz im besondern aber der Einsitzerflieger. Das mitreissende Moment der Kameradschaft und Anfeuerung im Rahmen des Zuges, der Kompagnie, der Einfluss des Vorgesetzten, ja selbst nur die beruhigende Tatsache, einen oder mehrere Kameraden mit im Flugzeug zu haben, wie es beim Zwei- oder Mehrsitzer der Fall ist; das alles fehlt ihm, nur das Vertrauen auf sein Können und seine Eigendisziplin zwingen ihn an den Gegner heran. Und in gewissen Fällen wird er sich auch nicht scheuen, sich klaren Sinnes zum Opfer zu bringen, indem er bewusst mit seinem kleinen Einsitzer den grossen Mehrsitzer rammt. Sein Opfer wird nicht umsonst sein, denn er zerstört damit ein Mehrfaches an Gefechtskraft und an kostbarem Personen- und Flugmaterial des Gegners.

b) Der Kampf des Zweisitzers:

Er verfügt bereits über 2 Mg.-Stände, als Hauptwaffe muss diejenige des Beobachters angesprochen werden, d. h. der Pilot muss so fliegen, dass in erster Linie nicht er selbst, sondern sein Beobachter zum Schuss kommt. Der Pilot muss, wie der Einsitzerflieger, seine Flugzeugachse in Uebereinstimmung mit seiner Visierlinie bringen, während der Beobachter über ein bewegliches Mg.-Paar verfügt. Diese Beweglichkeit wird aber stark eingeschränkt durch die toten Winkel einerseits und durch die Behinderung infolge des hohen Winddruckes. Die Schwierigkeit des richtigen Vorhaltens (der Pilot hat nur die Korrektur Ziel, der Beobachter dagegen Korrektur-Ziel und Eigen-Korrektur zu berücksichtigen) wächst mit zunehmender Geschwindigkeit.

Im ersten Moment der Begegnung, dann insbesondere auch bei der Verfolgung eines gegnerischen Flugzeugs wird der Pilot in erster Linie nach den im vorgehenden Abschnitt dargelegten Prinzipien zum Schuss zu kommen versuchen, in allen andern Lagen aber hat er peinlich darauf bedacht zu sein, dass sein Beobachter ungehindert durch tote Winkel beobachten und damit auch schiessen kann. Das ist wohl sehr einfach und rasch gesagt, aber viel schwieriger auszuführen und erfordert auf alle

Fälle ein sehr weitgehendes, gegenseitiges Sicheinfühlen der Besatzungen. Ohne viel Worte oder Zeichen soll der Pilot stets wissen, wie er zu fliegen hat, damit sein Beobachter günstige Schussgelegenheit erhält; soll er ihn auf neue Gegner aufmerksam machen; soll fortwährend kurven, um ein ruhiges Zielen des Gegners zu vereiteln; unerwartetes brutales Kurven wird aber den Beobachter derart stören, dass er vorübergehend kampfunfähig wird. Andererseits aber muss er — wenn es einem feindlichen Flugzeug gelingt, sich z. B. in den toten Winkel unter dem Flugzeugschwanz festzusetzen — in diesem Moment am besten eine sehr scharfe Kurve ausführen und zwar nach derjenigen Seite, auf welcher der Beobachter sein Mg. hat, dadurch wird das feindliche Flugzeug plötzlich in den Feuerbereich des Beobachters gesetzt. Der Beobachter seinerseits soll fühlen, was der Pilot mit seinen Evolutionen beabsichtigt, muss seine Augen überall haben, um sich nicht überraschen zu lassen, muss kaltblütig sein und darf sich nicht zu frühzeitiger Munitionsausgabe verleiten lassen, denn auch seine Munitionsdotations ist, wie diejenige des Piloten, sehr beschränkt, 500—1000 Schuss pro Mg. (viele Erfolge berühmter Jagdflieger des Weltkrieges sind darauf zurückzuführen, dass sie ihren Gegner durch geschicktes, aber nie zu nahes Anfliegen zu frühzeitigem Schiessen verlockten und erst dann zum eigentlichen Angriff übergingen, wie der Gegner ganz oder beinahe ausgeschossen war)*.

c) Der Kampf des Mehrsitzers.

Er bleibt sich im allgemeinen gleich, wie derjenige des Zweisitzers. Die Mehrsitzer werden in erster Linie für den Bombenabwurf und für die gewaltsame Aufklärung, daher fast immer nur in grösseren Formationen, eingesetzt und somit selten — ausgenommen bei Nachtbombardierungen — als Alleingänger angetroffen werden. Doch besteht beim Kampf grösserer Formationen — wie wir sehen werden — die Tendenz, die feindlichen Staffeln auseinander zu sprengen, um dann einzeln die abgesprengten Glieder erledigen zu können und wird sich so der Abwehrkampf des Mehrsitzers entwickeln.

In mehrsitzigen und in der Regel auch mehrmotorigen Flugzeugen wird der Pilot (ev. auch 2 Piloten) oft selber kein Mg. zur Verfügung haben. Er steuert also während des Kampfes möglichst ruhig in der vom Chef der Besatzung gegebenen Richtung weiter, Kurven führt er nur auf spezielle Weisung aus, Höhe wird

* (Dieses Zusammenschweissen von Pilot und Beobachter zu einer «Besatzung», zu einer wirklichen Einheit ist in unsern Milizverhältnissen ausserordentlich schwierig, ein W. K. und ein Trainingskurs genügen kaum, um diese Einheit zu erreichen und ausser diesen Diensten Piloten und Beobachter zu regelmässigem Training zusammenzubringen, hält ausserordentlich schwer.)

beibehalten. Das von einer Formation abgesprengte Flugzeug wird unter ständiger Verteidigung versuchen, den Heimatflugplatz zu erreichen. Die Mitrailleure (in der Regel wenigstens 2 mit je 1 Mg.-Paar, einer ganz vorn im Flugzeug, einer hinter dem Flügel, in gewissen englischen Flugzeugen sogar ganz zuhinterst im Rumpf, in gewissen Flugzeugen auch noch ein 3. Mann, der nach unten aus dem Rumpf heraus schießen kann) beobachten sorgfältig ihren Angriffsraum und lassen sich nicht zu frühzeitigem Feuer verlocken. Sie werden stets von 2—3 oder mehr Ein- oder Zweisitzern gleichzeitig angegriffen werden, von unten, von oben, von der Seite, von vorn und hinten. Auch hier wird von der Ruhe und Kaltblütigkeit der Besatzung der Erfolg des Kampfes abhängen.

d) Der Kampf der Formationen:

Wie eingangs bereits erwähnt, wird die kleinste Fliegerformation von 3—5 Flugzeugen *Patrouille oder Kette* genannt. Sie arbeitet unter Führung eines Patrouillenchefs, der wiederum einen Stellvertreter bestimmt. Der Platz des Chefs ist nicht festgelegt, er wird aber meistens an der Spitze seiner Patrouille sein. Der Start einer Patrouille von ihrem Flugplatz erfolgt stets simultan, eine Besammlung erübrigt sich damit. Die Formation in der Luft kann wechseln, die am meisten verwendete ist diejenige des Entenfluges, die Abstände und Zwischenräume stark reduziert, nicht nur nach der Seite, sondern auch nach der Höhe gestaffelt. Der Führer hat immer die Geschwindigkeit seines Flugzeuges nach derjenigen des schwächsten Flugzeuges der Patrouille zu richten. Die Patrouille muss im gemeinsamen Fliegen trainiert sein, eine 3er Patrouille soll beinahe so beweglich und wendig sein, wie ein einzelnes Flugzeug; dazu gehört aber auch hier viel Übung und viel gegenseitiges Vertrauen. Die Befehle für Richtungsänderungen, für Angriff, Besammlung usw. können durch Handzeichen oder gewisse Bewegungen des Flugzeuges (balancieren des Flugzeuges um die Längs- oder die Quer- oder die Vertikal-Achse, kombinieren dieser Bewegungen usw.) gegeben werden. In neueren Flugzeugtypen tritt an Stelle dieser etwas primitiven Befehlsgebung die Funk-Telephonie.

Der Angriff wird vom Patrouillenchef angeordnet. Sobald er den Feind erkannt hat, gibt er Signal «Achtung» und manövriert seine Patrouille an den Feind. Auch er sucht die Ueberhöhung und Ueberraschung. So wie er den Moment als günstig betrachtet, gibt er das Zeichen zum Angriff. Der Kampf selbst kann unendlich variieren und hängt von der Anzahl der feindlichen Flugzeuge, von deren Ausrüstung (Ein-, Zwei- oder Mehrsitzer), von der Oertlichkeit (Kampf über den eigenen oder feindlichen Truppen), von der Möglichkeit des Eingreifens wei-

terer feindlicher Formationen und von den eigenen Beständen an Betriebsstoff und Munition ab. Beim Angriff gegen eine Gruppe von Zwei- oder Mehrsitzern wird in erster Linie auf die Dislokation dieser Formation tendiert werden. Die Angreifer konzentrieren darauf ihren Angriff auf die isolierten Flugzeuge.

Mehrere, in der Regel 3 Dreierpatrouillen, ergeben die Staffel zu 9 Flugzeugen. Mehrere Staffeln, in der Regel wiederum 3, ergeben das Geschwader. Für diese Formationen gilt, analog, was ich für die Patrouille sagte. Der Staffel- oder Geschwaderchef wird meistens die vorderste Patrouille führen, die Patrouillen sind wiederum gegeneinander nach Seite und Höhe gestaffelt.

Staffeln oder Geschwader von Zwei- oder Mehrsitzern, die angegriffen werden, haben insbesondere darauf zu tendieren, dass sie nicht in *einer* Ebene liegen. Solche Formationen müssen nicht eine Art Carré in der Ebene bilden, sondern müssen dreidimensional gestaffelt sein, damit die Besatzungen sich allseitig und gegenseitig durch Feuer schützen können. Sobald aber mehrere Flugzeuge in ein und derselben Ebene fliegen, so decken sie einander gegen einen in derselben Ebene anfliegenden Feind und können einander nicht mehr unterstützen.

Staffeln und insbesondere Geschwader werden nicht simultan starten können, es muss daher eine Besammlung während des Anfluges zum Ziel oder über einem vorbestimmten Geländepunkt vorgesehen werden.

Das Fliegen in geschlossenen Formationen hat auch seine Nachteile, es werden der Bodenabwehr gut sichtbare, ausgedehnte Ziele geboten. Plötzliche Richtungs- und Höhenänderungen sind grösseren fliegenden Formationen nicht möglich. Die Trefferwahrscheinlichkeit der Flak kann nur reduziert werden durch weiteres Auseinanderziehen der Staffeln.

Eine weitere Angriffs-Kampftaktik, die vorläufig allerdings nur eine theoretische ist, da erst neueren Datums und praktisch noch nicht erprobt — und die in Friedenszeiten auch kaum die Möglichkeit einer Erprobung zulässt — ist folgende:

Eine Staffel besonders rascher Zweisitzer überfliegt in 300 bis 500 m Höhe in derselben Flugrichtung die feindliche Bombenstaffel und bombardiert sie im Moment der Ueberfliegung mit Spreng- und Brandbomben, die natürlich entsprechend tempiert sind. Dieser Art des Angriffs kann sich allerdings eine Bombenstaffel nur durch vollständiges Auseinandergehen entziehen.

3. Der Kampf gegen Erdobjekte.

Zum Eingriff in den Erdkampf können alle Flugzeugarten eingesetzt werden, in erster Linie aber sind dafür vorgesehen die schweren Bombenflugzeuge, deren Hauptaufgabe die Bombar-

dierung von Erdobjekten ist. Ich will aber auch hier, wie im 1. Abschnitt, die Einsitzer vorausnehmen:

a) Mit Einsitzern:

Der Einsitzer ist, wie bereits dargelegt, in erster Linie ein Verfolgungsflugzeug, für den Kampf in der Luft speziell geeignet. Aber gerade seine grosse Beweglichkeit erlaubt, ihn auch für den Erdkampf, speziell für überraschende Aktionen einzusetzen. Das französische Reglement sagt darüber:

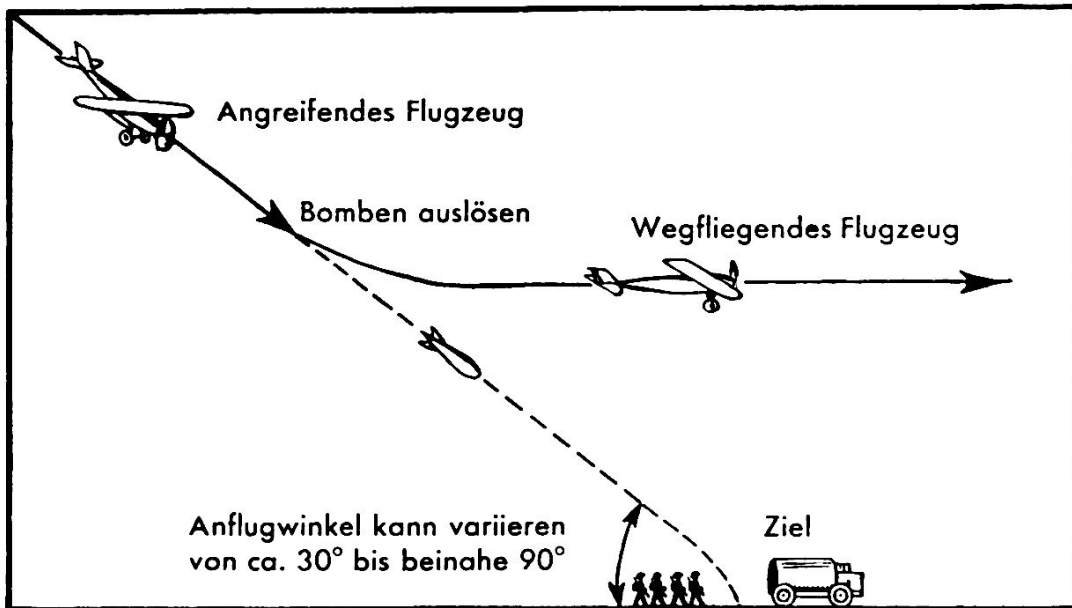
«Die Jagdflieger, die in den Erdkampf einzugreifen haben, setzen sich grossen Verlusten aus. Dagegen kann der Einsatz auf ungedeckte Artillerie, Infanteriekolonnen, Verpflegungs- und Trainkolonnen von grossem Erfolg begleitet sein, vorausgesetzt, dass der Angriff gut organisiert ist. In der Offensive kann die Jagdfliegerei berufen sein, kräftig einzugreifen, insbesondere im Moment, da der Feind beginnt seine Stellungen aufzugeben. Durch ihr Eingreifen wird auf den Rückzugstrassen ein Wirrwarr entstehen, der die Strassen und Passagen verstopft. — Im Falle eines kräftigen feindlichen Angriffs kann es vorkommen, dass der Kommandant, der über keine Reserven mehr verfügt, den Einsatz der Jagdflieger verlangt, insbesondere dann, wenn es dem Feind gelungen ist, die Front zu brechen. In diesem Falle wird sich die Jagdfliegerei ohne Rücksicht auf Verluste einsetzen, wenn notwendig unter vollständiger Aufopferung.»

Wie erfolgt nun dieser Eingriff in den Erdkampf? Mit Mg. und mit Bomben. Auch hier sucht der Einsitzer, wie im Luftkampf, vorerst die Ueberraschung. Sie ist auf zwei prinzipiell ganz verschiedene Arten möglich:

1. Angriff im Tiefanflug (vol rasant).
2. Angriff im Sturzflug (vol piqué).

Der Angriff im Tiefanflug setzt weitgehende Geländekenntnisse voraus. Unter Ausnützungen von Geländeerhebungen, Wäldern usw. fliegt die Patrouille oder Staffel in stark auseinandergezogener Kette von weit her tief fliegend (200—50 m über Boden) die feindliche Kolonne an. Durch das tiefe Fliegen einerseits, durch den Marschlärm der Kolonne anderseits wird der Lärm der anbrausenden Flugzeuge gedämpft, sie schwenken im letzten Moment in die Marschrichtung der Kolonne ein, überschütten sie mit einem kurzen aber intensiven Mg.-Feuer und verschwinden sofort wieder nach rechts oder links abbiegend hinter den nächsten Hindernissen. Dieser Feuerüberfall kann je nach Situation eventuell wiederholt werden. An Stelle des Mg.-Feuers kann auch der Abwurf einiger kleinerer Bomben treten.

Auch beim Angriff im Sturzflug wird die Formation darnach trachten, vorerst möglichst unbemerkt nahe heran zu kommen (z. B. Gleitflug ohne Gas aus grosser Höhe), um dann im Sturz-



flug das Objekt anzufliegen und mit Bomben oder Mg.-Feuer zu überdecken. Dieses Anfliegen erfolgt entweder in Patrouille oder mit einzelnen Flugzeugen, aber rasend rasch hintereinander aus allen möglichen Richtungen, so dass die Erdabwehr keine Ziele erfassen kann.

Natürlich müssen alle Einsitzerelemente, die zum Erdkampf eingesetzt werden, stets durch höher fliegende Formationen gegen feindliche Fliegerbedrohung geschützt werden.

b) Mit Zweisitzern:

Der leichte Zweisitzer arbeitet nach den unter a) genannten Prinzipien. Der Beobachter oder Mitrailleur hinter dem Piloten übernimmt dann lediglich dessen Rückendeckung. Im mittelschweren Zweisitzer kann der Beobachter durch Bombenabwurf oder Mg.-Feuer die Aktion des Piloten vervollständigen. Der Pilot muss durch zweckmässiges Fliegen dem Beobachter die entsprechende Schussmöglichkeit geben. Der schwere Zweisitzer arbeitet schon eher nach den Methoden des Mehrsitzers.

c) Mit Mehrsitzern:

Die Tätigkeit der Bombenflieger (Zwei- und Mehrsitzer) ist eine offensive, sie wirken mit Mg., neuerdings auch mit Kanonen, speziell aber mit Bomben aller Art und Gewichte. Im Gefecht wirkt die Bombenfliegerei im Rahmen der allgemeinen Aktion zerstörend. Sie verlängert und vervollständigt die Wirkung der Artillerie, indem sie entfernte und in toten Winkeln der Artillerie gelegene Objekte auf sich nimmt. Ausserhalb des Gefechtsfeldes und hinter der Front beunruhigt und reibt sie den Feind auf, indem sie wesentliche Lebensorgane der Armee angreift. Sie kann der feindlichen Fliegerei sehr grossen Schaden zufügen, indem sie

deren Installationen und Stützpunkte zerstört. Die Bombardierung zurückgelegener Punkte veranlasst den Feind, seine Verteidigungskräfte zu vermehren und zu zersplittern.

Der Angriff auf Erdobjekte erfolgt bei Tag fast ausschliesslich in grösseren Formationen, deren Gliederung von der Form und Ausdehnung des Objektes abhängt. Bei Nacht dagegen wird nur in kleineren Formationen, sogar mit einzelnen Flugzeugen individuell bombardiert. Die Bombardierung der Objekte wird während mehreren Stunden, vielleicht sogar während der ganzen Nacht durchgeführt, indem die Flugzeuge nacheinander starten. Jede Besatzung wird so oft das Objekt anfliegen und bombardieren, als es ihr Munitionsbestand erlaubt.

Der Kommandant bestimmt die Angriffsobjekte unter Berücksichtigung ihrer Natur und Wichtigkeit, ihrer Empfindlichkeit gegen Bombardierung (Wahl der Bombenart), des Einflusses dieser Bombardierung auf den allgemeinen Verlauf der Operation. Die Empfindlichkeit eines Objektes ist gegeben durch seine allgemeine Natur (Kaliber der Bombe), seine Dimension und Form (Formation der fliegenden Kräfte), seine Dauerhaftigkeit, d. h. ob permanente, halb permanente oder feldmässige Bauart (Art der Bombe), seine Entfernung hinter den Linien und den eigenen Stützpunkten (Anflugweg und Art der einzusetzenden Flugzeuge), seine Sichtbarkeit und seine Fliegerabwehrinstallationen (Anflugweg und Flughöhe).

Die Bombardierung erfolgt, wenn in Formationen angegriffen wird, gemeinsam auf Zeichen des betreffenden Kommandanten.

Die gefährlichsten Feinde der Bombeneinheiten sind die Jagdflieger und die Fliegerabwehr (Kanonen, Mg., Ballon, Scheinwerfer).

Da die Bombenformationen, besonders solange sie ihre Bomben noch nicht abgeworfen haben, relativ unbeweglich sind, lässt man sie durch höher fliegende Ein- und Zweisitzerformationen begleiten und schützen. Diese Schutzformationen sind meistens in ihrem eigenen Aktionsradius sehr beschränkt und können daher ihre Aufgaben nur über entsprechende Distanzen erfüllen. Wird eine Bombenformation angegriffen, so kämpft sie nach den im vorgehenden Abschnitt erläuterten Prinzipien.

4. Die Aufklärung.

Bei Beginn des Weltkrieges hatten die Flieger nichts anderes zu tun, als im Ein- oder Zweisitzer die Erdaufklärung durch ihre Beobachtungen zu vervollständigen. Freund und Feind betrachtete sozusagen die Luft als neutrales Gebiet, man erfüllte seine Aufgabe und tat sich gegenseitig nichts zu leide. Diese idyllische Fliegertätigkeit dauerte allerdings nicht lange, diese

fortwährende Beobachtung aus der Luft wurde als lästig empfunden, man entzog sich ihr, passiv und aktiv, passiv durch die Verlegung der Märsche in die Nacht, durch bessere Anpassung an das Gelände; aktiv dadurch, dass man den Flieger durch Organisation der Bodenabwehr zwang, höher zu fliegen und dass man ihn auch in der Luft bekämpfte. Und die bekannte Wechselwirkung der Waffen verbunden mit einer fieberhaft arbeitenden Industrie, verbesserte mit unheimlicher Raschheit die gegenseitigen Leistungen, immer höher hinauf wurde das Flugzeug gezwungen, aber immer besser wurde seine Bewaffnung und seine technische Leistung. Damit allerdings wandelte es sich mehr und mehr von einem reinen Aufklärungsorgan zu einer Kampfmaschine. Selbst, wenn heute das Flugzeug für Beobachtungsaufgaben eingesetzt wird, so ist dies doch immer eine sekundäre Tätigkeit. Die Besatzung muss in erster Linie auf Kampf eingestellt sein, jederzeit zur Abwehr bereit oder aber es müssen ihr, zur Sicherung ihrer Aufklärungstätigkeit relativ starke Schutzkräfte beigegeben werden, es wird sich also fast immer um eine «gewaltsame Aufklärung» handeln.

In der Militärliteratur, speziell in den Fliegerkriegsberichten, stösst man auf recht verschiedene Bezeichnungen und Begriffe, die mehr oder weniger mit der Aufklärung im Zusammenhang stehen, wie: Fernaufklärung, Nahaufklärung, Schlachtfeldaufklärung, oder Infanterieflieger, Artillerieflieger, Verbindungsflieger usw. usw. Diese verschiedenen Benennungen beziehen sich meistens nur auf verschiedene Aufgaben des Aufklärungsflyers, viel weniger auf spezielle Flugzeuge oder Besatzungen.

Unter fliegerischer *Fernaufklärung*, oft auch strategische Aufklärung genannt, verstehen wir die Aufklärung über das Kampfgebiet hinaus, zur Festlegung der feindlichen Mobilmachung (Belegung der Korpsammelplätze, Fortifikationen, Flugplätze; Bereitstellung von Rollmaterial auf den Bahnhöfen; Errichtung von Rampen, Depots usw.) der Aufmarschtransporte (Richtung des Antransportes, Ueberwachung des Verkehrs, der Ausladebahnhöfe), Rekognoszierung rückwärtiger Anlagen als Unterlage für Bombenangriffe (Lager, Industrieanlagen), usw.

Die *Nahaufklärung*, auch taktische Aufklärung genannt, schliesst in sich die Detailerkundung als Unterlage für den taktischen Einsatz der Truppen, d. h. Marschrichtung feindlicher Kolonnen, ihre Zusammensetzung und Stärke, Ausdehnung (feindliche Besetzung). Periodische Ueberwachung des Stellungenbaues (gegenseitige Lage), rückwärtige Anlagen (Nach- und Rückschuborganisationen).

Die *Gefechtsaufklärung*, auch Schlachtfeldaufklärung genannt, ist nichts anderes als Nahaufklärung, die sich speziell

nur auf das Gebiet der kämpfenden Truppe beschränkt: Ueberwachung des eigentlichen Gefechtsfeldes als vorgeschobener Beobachtungsposten der betr. Kommandanten, Ueberwachung von Aktion und Reaktion, Aufklärung in den Flanken und direkt hinter der Front betreffend Auftreten von Reserven, Verschiebung derselben, Bereitstellung von Kampfwagen usw.

Der Artillerieflyer löst im Rahmen der Nah- und Gefechtsaufklärung speziell Aufgaben im Interesse oder vielleicht sogar direkte Aufträge der Artillerie, d. h. Feststellen der feindlichen Artilleriegruppierung, Aufsuchen und Feststellen der aktiven Batterien, Einschiessen der eigenen Artillerie usw.

Als Infanterieflyer werden oft speziell diejenigen Besatzungen bezeichnet, die den Verlauf der eigenen Stellungen festzulegen haben, wenn die Erdverbindungen vollständig versagen. Die Erdtruppe, insbesondere also die Infanterie, wird durch spezielle Zeichen vom Flugzeug aus aufgefordert, sich zu erkennen zu geben (Tücher, Zeitungen, Leuchtfeuer, Zuwinken). Der Infanterieflyer meldet auch das Stocken des eigenen Angriffes, feindliche Gegenstösse und Einbrüche, bereitgestellte Angriffstruppen usw. also alles nur Spezialaufgaben der Nahaufklärung. Man hat auch oft Kampfflyer, die in den Endkampf eingriffen (siehe vorgehender Abschnitt) und speziell Infanterie angriffen, als Infanterieflyer bezeichnet.

Auch als Retter in der Not ist der Infanterieflyer seiner Infanterie schon erschienen, indem er, mit Munition, Sanitätsmaterial und Proviant beladen, zu eingeschlossenen Abteilungen zurückflog und durch Abwerfen dieses Materiales ihnen weiteres Ausharren ermöglichte.

Für die Aufklärung können alle möglichen Flugzeugtypen und Besatzungen Verwendung finden, speziell aber wird diese Aufgabe zwei- oder mehrsitzigen Flugzeugen zufallen, in denen ein speziell ausgebildeter Offizier die Aufgaben des Beobachters übernimmt. Ueber die mannigfaltigen Anforderungen, die an diese Beobachter gestellt werden, orientieren die Artikel über Ausbildung im Beobachterdienst, im Funkdienst, im Bombenabwurf und betreffend Schiessausbildung der Besatzung. Taktisches Verständnis und Uebung, sehr viel Uebung ist die Grundlage für erfolgreiches Arbeiten.

Ueber die Einsatzmöglichkeit der Aufklärungsflugzeuge in einem kommenden Kriege ist heute wirklich schwer zu urteilen. Mit einzelfliegenden Flugzeugen, so wie im Weltkrieg fast durchwegs die Aufklärung betrieben wurde, wird in einem zukünftigen Kriege kaum mehr gearbeitet werden können und wenn ja, dann sicher nur in grossen Höhen mit raschen Flugzeugen, die sich jederzeit feindlicher Bedrohung entziehen können. Die Arbeit in

Patrouille wird die Regel sein, 1 Besatzung beobachtet, die beiden andern schützen dieses Arbeitsflugzeug. Für die Uebermittlung der Beobachtungen, resultierend aus Nahaufklärungsaufgaben wird die Funktelephonie — und Telegraphie dienen. Nur in Ausnahmefällen werden schriftliche Meldungen oder Krokis über vorbestimmten Punkten (diese Punkte werden nach Planquadraten festgelegt, auffallende Bezeichnung im Gelände mit Tuchzeichen ist unzweckmässig, weil ebenfalls für feindliche Flugzeuge gut sichtbar), oder direkt an die marschierende Truppe abgeworfen. Die Resultate der Fernaufklärung werden in der Regel in schriftlichen Berichten oder persönlich der auftraggebenden Kommandostelle übermittelt.

Wie bereits erwähnt, müssen aber auch alle andern Flugzeugarten Aufklärungsaufträge ausführen können. Ueber die Bombenflugzeuge, sagt z. B. das französische Regiment: «Die Bombenflugzeuge werden stets auch Aufklärungsaufgaben zu lösen haben. Bei Tag und Nacht vervollständigen sie die Arbeit der Aufklärungsfieger. Jede Bombenmission ist gleichzeitig eine Rekognoszierung und haben die Bombenflieger nach ihrem Fluge immer einen Aufklärungsrapport zu erstellen. Ausserdem sollen die Bombenexpeditionen genaue Angaben über die bombardierten Objekte nach Hause bringen. Schliesslich sammeln die Bombenflugzeugbesatzungen die Nachrichten in Bezug auf die Aktivität der feindlichen Fliegerei, ihre Arbeitsmethoden, die Identifikation der feindlichen Flugzeuge usw.» (was übrigens alle andern Besatzungen auch tun müssen.)

5. Spezialmissionen

Lediglich der Vollständigkeit halber möchte ich noch kurz auf einige Spezialmissionen hinweisen:

Transport von Truppen und Kriegsmaterial (speziell im Kolonialkrieg von Bedeutung).

Transport von Verletzten durch spezielle Sanitätsflugzeuge.

Absetzen von Agenten oder ganzen Formationen hinter den feindlichen Linien durch Landung oder vermitteltst Fallschirmabsprung (wird hauptsächlich von den Russen geübt).

Verbindungsflieger — Kontrollflieger.

Passive und aktive Vernebelung vom Flugzeug aus, d. h. zum Schutz eigener Aktionen oder zum Schutz vor feindlichen Aktionen.

Vergasung vom Flugzeug aus durch Ausströmenlassen von flüssigen Stoffen oder durch Abwurf von Gasbomben usw.

6. Schlussfolgerungen

Nach Studium dieser allgemeinen Fliegertaktik erhebt sich ohne weiteres die Frage, was kann und muss von unserer Flieger-

truppe in unsern speziellen schweizerischen Verhältnissen erwartet und verlangt werden?

Das «Können» ist in erster Linie eine finanzielle Angelegenheit. Wenn wir uns aber schon entschlossen haben, jeden Angriff auf unsere Neutralität oder unsere Selbständigkeit zu verhindern, so kann die Armee diese Aufgabe *nur* mit Hilfe der Fliegerwaffe lösen. Dazu bedarf sie allerdings einer entsprechenden Dotierung an Flugzeugen und entsprechender selbständiger Stellung im Rahmen unserer Landesverteidigung.

Ist diese Voraussetzung erfüllt, so muss unsere Fliegertruppe im Stande sein, alle *die* Aufgaben zu erfüllen, die die Heeresleitung von ihr fordern darf und fordern muss. Da möchte ich eine der meist umstrittenen Aufgaben vorweg nehmen, die «Bombenfliegertätigkeit». Ich habe eingangs gesagt, dass den Bombenfliegern in einem zukünftigen Kriege die Hauptaufgabe zufallen werde. Auch wir können sie nicht entbehren. Wir verfügen über gar keine schwere Artillerie, die Bombenflieger werden berufen sein im Rahmen der Kampfhandlung dorthin zu wirken, wo die Artillerie nicht mehr hinträgt — und was speziell bei uns wichtig ist — wo sie infolge toter Winkel resp. ungeeigneter Stellungsräume nicht eingesetzt werden kann. Aber auch den Aufmarsch, die Bereitstellung oder Verschiebung feindlicher Kräfte müssen wir nicht nur feststellen, sondern auch bekämpfen, stören können. Ja selbst auf die Bombardierung rückwärtiger Organisationen dürfen wir nicht verzichten. Der Feind soll überall unsere Eingriffe erwarten müssen. Das zwingt ihn zu Gegenmassregeln, bindet eine nicht unbeträchtliche Zahl an Abwehrmitteln und Formationen, die sonst alle den Fronttruppen zu Gute kommen würden. Und unsere Truppe, unsere Bevölkerung muss wissen, dass wenn sie schon unter feindlicher fliegerischer Bedrohung zu leiden hat, wenigstens unsere Flieger Vergeltung üben werden. Selbstverständlich werden wir keine Bombenflugzeuge mit mehreren 1000 kg Nutzlast einzusetzen haben, diese Bedrohung wird aber auch mit kleineren Flugzeugen zu erreichen sein. Nicht nur mit Bomben, auch mit Mg. werden Ein-, Zwei- und Dreisitzer aktiv in den Erdkampf eingreifen zur Unterstützung des Angriffs unserer Erdtruppen und — wie in der allgemeinen Taktik dargelegt — wenn notwendig auch zur Abwehr. Unter dem Schutze dieser aktiven Fliegertätigkeit wird auch die Aufklärung für die Erdtruppe zu positiven Resultaten führen.

Und wie steht es mit der Abwehr feindlicher Bombenangriffe? Auch da hilft wiederum nur kräftige Gegenwirkung. So wie wir zur Erde die Artillerie durch Artillerie bekämpfen, so werden wir die Angriffe von fliegenden Formationen auch nur durch Flieger wirkungsvoll abwehren können. Die Abwehr mit Artillerie und

Mg. kann immer nur eine absolut lokal gebundene und beschränkt wirkungsvolle sein.

Und wenn behauptet wird, bei der heutigen Geschwindigkeit der Flugzeuge sei eine rechtzeitige Bekämpfung feindlicher Luftstreitkräfte nicht mehr möglich, so ist auch dies eine Auffassung, die nur sehr beschränkt Gültigkeit hat. Darf uns eine solche Behauptung veranlassen, unsere Abwehr auf Kanonen zu beschränken oder gar aufzugeben?

Nein, aber die veränderten Verhältnisse zwingen uns, unsere Taktik entsprechend umzustellen. Die Fliegerwaffe muss selber die für sie notwendige Aufklärung durchführen, sie kann nicht warten, bis unsere Flieger-Beobachtungs- und Meldedienst die feindlichen Staffeln meldet, sie muss selber den Feind bei seinen Vorbereitungen beobachten, überwachen. Dazu gehören allerdings rasch fliegende Flugzeuge mit tadelloser Funkverbindung. So wird es aber möglich werden, Abwehrformationen rechtzeitig in die Luft zu bringen. Gelingt es dem Feinde trotzdem, seine Absichten zur Ausführung zu bringen, so soll er verfolgt werden können. Wir werden uns aber mit dieser defensiven Abwehr nicht zufrieden geben, sondern den Feind auch auf seinen Stützpunkten angreifen.

Organisation des Militärflugdienstes

Von Major i. Gst. *R. Meyer.*

I. Das Militärflugwesen 1914/1933.

Den Beginn für die Schaffung unserer Militäraviatik bildete die im Jahre 1913/14 durchgeführte Flugspende, die an freiwilligen Beiträgen die Summe von rund Fr. 1,700,000 einbrachte und dem Bundesrate zur Förderung des militärischen Flugwesens zur Verfügung gestellt wurde.

Nachdem diese erwähnte «Nationalsammlung für die Militäraviatik» ihre Arbeiten begonnen hatte, wurde vom eidg. Militärdepartement unter dem Vorsitz seines Vorstehers die Kommission für Militäraviatik eingesetzt. Diese nahm ihre Beratungen im Juli 1913 auf und befasste sich mit den Fragen betreffend Heranbildung von Fliegern, der Beschaffung von Flugzeugen und Erstellen von Flugplätzen. Schon im März 1914 wurden verschiedene ausländische Flugzeuge in Bern vorgeführt und daraufhin 6 Flugzeuge in Berlin bestellt, die aber infolge des Kriegsausbruches nicht zur Ablieferung gelangten.

Bei der Mobilmachung im August 1914 besass unsere Armee weder eine Fliegertruppe, noch andere für die Durchführung eines militärischen Flugdienstes notwendigen Mittel und Einrichtungen. Dank der Anwesenheit von 10 Piloten, die an ausländischen