

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

Band: 54=74 (1908)

Heft: 48

Artikel: Die militärische Bedeutung der Aéroplane

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-98729>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 25.11.2024

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

ist der verachtenswerteste Mensch unter der Sonne!

Und noch eins: es gibt Offiziere, die zwar im Augenblick auch nicht anders handeln als die Nichtwissenden, die aber mit einem feinen Lächeln auf den Lippen die ahnungslosen Kameraden betrachten und höchstens ein mitleidiges Achselzucken für sie haben. Nachher beichten sie dann, sie hätten mehr gewusst als die andern und hätten nur nichts sagen wollen. Auch das ist unkameradschaftlich und einfältig zugleich.

Handeln wir also in allen den Manövern so, wie wir im Ernstkampfe tun würden, verabscheuen wir in unserm ureigensten Interesse alles, was nicht korrekt, was nicht kriegsgemäss ist, und halten wir uns stets vor Augen, dass, was wir tun, zu unserm Besten und dem der Armee und des Vaterlandes geschieht! Darin liegt auch ein grosses ethisch-moralisches Element, das mitwirkt bei der Selbsterziehung.*) M.

Die militärische Bedeutung der Aëroplane.

Die Flugmaschinen, „schwerer als die Luft“, sind neuerdings sehr in den Vordergrund getreten, und haben namentlich in Frankreich durch Delagrange, Farman, Capitän Ferber, Bleriot, Graf de la Vaulx und durch die Preise Archdeakons, Weilers u. a. sowie durch das flugtechnische Etablissement der Gebr. Voisin eine besondere Entwicklung gewonnen. Ungeachtet des schweren Unfalls Orville Wrights, der seinen Aëroplan zertrümmerte und ihm selbst schwere Verletzungen, seinem Begleiter aber den Tod brachte, konstruierte Major v. Parseval, der bekanntlich die Lösung des Luftproblems in der

*) Anmerkung der Redaktion. Indem wir gern die Ansicht unsres geschätzten Korrespondenten zum Abdruck bringen, halten wir doch für geboten zu betonen, dass wir darüber ganz anders denken.

Auf die Nachrichten, die man sich bei Friedensübungen durch die sogenannten Manöverbummler über den Gegner und seine Verhältnisse verschaffen kann, darf man niemals die Winke der Felddienstinstruktion über Ausfragen von Zivilpersonen anwenden. Solche Zivilpersonen, die als allseitig geduldete Zuschauer ungehindert von Freund zu Feind gehen, gibt es im Krieg nicht; darin liegt der Unterschied und darin liegt auch, dass es gar niemandem einfallen darf, Zuschauer bei den Manövern nach dem zu fragen, was sie von der andern Seite wissen. Das sollte selbstverständlich sein.

Man sollte für sich selbst vom Gegner gar nichts andres wissen wollen, als was auf im Kriege mögliche Art in Erfahrung gebracht werden kann, sonst sind die Manöver keine Vorbereitung für den Krieg. Im Manöver ist die Aufklärung sowieso ein Kinderspiel im Vergleich zu den entgegenstehenden Schwierigkeiten des Krieges, das ist nicht zu ändern; um so mehr ist geboten, kein Mittel der Erkundung anzuwenden, das im Krieg unmöglich ist. Dahin gehört im Friedensmanöver alles Ausfragen von Zivilpersonen.

Flugmaschine erblickt, mehrere derartige Modelle, mit denen die Motor-Luftschiffart-Studiengesellschaft demnächst Versuche anstellen wird. Auch wurde in Schlesien bereits eine Flugmaschinenfabrik bei Breslau gegründet. Inzwischen hat Wilbur Wright die Flugleistung seines Bruders erheblich übertroffen, indem er nach drei infolge Seitenwindes missglückten Aufstiegsversuchen am 20. September in 1 Stunde, 31 Minuten und 25 Sekunden eine Strecke von etwa 90 km (inkl. Krümmungen) in Höhe von 8 und 14 bis 30 m zurücklegte.

Seit dem Absturz Lilientals haben fünf Aviatiker ihre Versuche mit dem Aëroplan mit dem Tode gebüsst. Bis jetzt vermag eine Flugmaschine wie die Wrightsche nur zwei Personen zu tragen und, soweit bekannt, keine weiteren Lasten, wenn auch Orville Wright, allein fahrend, Gegenstände mit sich führte, mit denen er Wurfversuche unternahm. Auch ist der Aëroplan ein noch recht kostspieliges und zugleich gebrechliches Beförderungsmittel, das, wenn der Motor defekt wird und still steht, dem Absturz, mindestens aber gefährlichstem schleunigstem Abstieg, rettungslos verfällt. Wenn auch die Summe von 25 000 Dollars, die Orville Wright bei der Abnahme seiner Flugmaschine von der amerikanischen Regierung erhält, die Entschädigung für die Bemühungen ihres Erfinders in sich schliesst, so dürften doch Herstellung und Ankauf eines so komplizierten Apparats viele 1000 Franken beanspruchen.*) Somit sind die Aussichten der noch sehr empfindlichen Aëroplane für ihre Benutzung zu Verkehrszwecken sowohl hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit, Flugsicherheit und des Kostenpunkts vor der Hand noch minimal.

Neuerdings hat man besonders französischerseits ihre Benutzbarkeit für militärische Zwecke hervorgehoben. Zwar geht man selbstverständlich bei ihnen nicht so weit, wie ein bekannter Krieglufschiffphantast, Regierungsrat Martin, beim Zeppelin-Ballon, vom Truppen- und Munitionstransport zu sprechen, nachdem Zeppelin vom Luftballon selbst erklärte, der Transport eines Armeekorps durch Luftballons werde über eine Milliarde kosten; allein man beansprucht die Verwendungsfähigkeit der Flugmaschinen in militärischer Hinsicht für den Granat- oder sonstigen Projektilwurf und den Patrouillendienst.

Namentlich findet französischerseits die Ansicht Vertretung, dass es bereits feststehe, dass die Flugmaschinen schon in ihrer jetzigen Beschaffenheit einem Heere die grössten Dienste leisten könnten, und dass der Aëroplan der

*) Die Erstellung der Apparate von Delagrange und Farman durch Voisin kostete je 25 000 Fr.

Wrights in diesem Sinne gedacht sei, und dass die Erfinder ihm gerade für die Benutzung als Kampfwerkzeug die bisher so vielfach kritisierte Ablaufart vermittelt eines leicht transportablen Pfeilers gegeben hätten, bei dem das Herabfallen eines Blocks von 700 kg Gusseisen den Aëroplan auf einer Schiene in Bewegung setzt und ihm dadurch den ersten Impuls zum Beginn seines Fluges gibt. Für die Verwendung des Aëroplans als Kriegswerkzeug, sei es zur Aufklärung oder zur Geschosswirkung, nehmen die Erfinder an, dass jede (?) taktische Einheit unter ihrem Heergerät einen derartigen Pfeiler und die für den Ablauf erforderliche Schiene mit sich führen solle, während das für den Ablauf erforderliche Gewicht mit Hilfe von Sandsäcken, Steinen and anderm Material unschwer beschafft werden könne. Nichts aber werde, ihnen zufolge, für einen Aëroplan vom Modell Wright leichter sein, als im Krieg oder Frieden eine Aufflugstelle zu finden, da die Aufstellung des Pfeilers sehr leicht und schnell erfolge, während es für die mit Rädern montierten Aëroplane höchst schwierig sei, ein geeignetes Abgangsfeld zu finden, auf dem sie ohne Beschädigung den zum Aufstieg erforderlichen Impuls zu erhalten vermöchten. Man hoffte daher französischerseits, dass das französische Kriegsministerium die Erfindung erwerben werde, was jedoch durch das Abkommen Wrights mit der Regierung der Union nunmehr ausgeschlossen erscheint. Es bedürfe, meint man, nur eines letzten Schliffs, um die Aëroplane zu unvergleichlichen Kriegswerkzeugen zu machen, höchst schätzbar für die Aufklärung und durch den Geschosswurf auf bestimmte Stellen auch für den Kampf. Die Kriegsaëroplane würden eine furchtbare Waffe sein, mehr zwar durch die von ihnen hervorgerufene Beunruhigung, als durch die durch sie verursachte Vernichtung. Orville Wright habe auf Befragen erklärt, dass er sich mehrfach im Werfen verschiedener Gegenstände von seinem Aëroplane aus auf einen im voraus bezeichneten Punkt geübt habe, und dass ihm dies sehr gut gelungen sei. Der Wurf von Projektilen vom Aëroplan aus werde daher dessen Gleichgewicht nicht aufheben, was jedoch unfehlbar bei einem Motorballon eintreten und grosse Unzuträglichkeiten herbeiführen müsse, wenn derselbe plötzlich von einem Gewicht von einigen Dutzend Kilos entlastet werde. Man forderte daher in der französischen Presse die schleunigste Beschaffung eines Kriegsaëroplane-geschwaders, das so einfach und verhältnismässig billig herzustellen und überdies leicht unterzubringen sei und für seine ständige Bereitschaft keiner schwierigen und kostspieligen Unterhaltung bedürfe.

Diese französischerseits ausgesprochene militärische Bewertung des Aëroplans und die sich daran knüpfenden Erwartungen sind vor der Hand illusorische, und es bedarf keiner umfassenden Darlegung, um die Hinfälligkeit und Schwierigkeit der Verwendung der Aëroplane als Kampfwerkzeug, und zwar nicht nur als Geschosswerfer sondern auch als Aufklärungsmittel nachzuweisen. In erster Linie spricht die Niedrigkeit ihrer Flugbahn gegen eine erfolgreiche Verwendung in beiden Richtungen. Denn das Maximum der von Orville Wright erreichten Flughöhe beträgt, wie erwähnt, 30 m, und Rücksichten auf die atmosphärischen, wahrscheinlich auch auf die Höhensteuerungsverhältnisse, wie auch auf die Abschwächung der Folgen eines etwaigen Absturzes bedingen eine niedrige Flugbahn der Aëroplane. Dadurch aber sind sie nicht nur dem Geschütz- und Maschinengewehrfeuer, sondern noch weit mehr dem Gewehr- und Karabinerfeuer exponiert. Nur ihre gewaltige Schnelligkeit von über einigen 60 km in der Stunde vermag dieses Exponiertsein einzelnen Truppenabteilungen gegenüber erheblich zu vermindern. Bewegen sich die Aëroplane jedoch über grossen Heereskörpern von bedeutender Tiefengliederung und mehreren Gefechtslinien, so schützt sie ihre Schnelligkeit gegen das Getroffenwerden nicht. Dies gilt auch bei Nacht, wenn sie sich in ihrer geringen Flughöhe über Biwaks und Lagerfeuern bewegen, die dann die Flugmaschinen bescheinen und sichtbar machen. In voller Dunkelheit aber können ihre Geschosse nicht treffen und auf dem Aëroplan verwandte Scheinwerfer würden diesen sichtbar machen und überdies über das zulässige Mass belasten. Zwar wird von den Wrights angenommen, dass ihr Aëroplan auch für den Transport von fünf bis sechs Mann konstruiert werden könne, und würden sie dann, wie wir bemerken, eine deren Gewicht entsprechende Munitionsmenge mit sich führen können.

(Schluss folgt.)

Ausland.

Frankreich. Bulletin militaire Nr. 52 bringt eine abändernde Verfügung für die Ausbildung der Offiziere des Beurlaubtenstandes, der wir folgendes entnehmen: Die Teilung der Uebungen in périodes de perfectionnement und in périodes d'application hört auf; desgleichen die Abrechnung von einzelnen besoldeten Uebungstagen von der Gesamtübungszeit. Der Grundsatz der Einzelübungstage wird für diejenigen Offiziere aufrecht erhalten, die an praktischen Uebungen von Instruktionsschulen teilnehmen. Die Offiziere des Beurlaubtenstandes werden alle zwei Jahre einberufen und zwar möglichst zu derselben Zeit wie der Truppenteil, dem sie im Kriege zugeteilt werden, um sich in der Stelle zu üben, die sie ausfüllen sollen. Haben sie Beweise ihres Könnens abgelegt, so dürfen sie auf ihren Wunsch von einem