

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

Band: 63=83 (1917)

Heft: 24

Artikel: Fliegerabwehr

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-33536>

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: 13.03.2025

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

Beschießerei? Gewiß! Das Mittel lautet: „Schweizer-Flieger an die Front“.

Das Datum des Kriegausbruches ist auch der Geburtstag unserer schweizerischen Militäraviatik. Nach anfänglichen Tastversuchen, dabei unvermeidlichen Fehlgriffen, die leider mit bedauerlichen Katastrophen bezahlt werden mußten, nach Ueberwindung all der Schwierigkeiten, die sich der Schaffung einer neuen Waffengattung mit solch hohen technischen Anforderungen in den Weg legen, hat sich unser Militärflugwesen offenbar gewaltig entwickelt und ausgebildet. Sowohl in Dübendorf, auf dem Militärflugplatze als auch in Thun, in den eidgenössischen Konstruktionswerkstätten, wurde in den letzten Jahren tüchtig und zielbewußt gearbeitet. Wir verfügen heute nicht nur über eine stattliche Anzahl wohlausgebildeter Militärpiloten und Beobachter, sondern auch über Flugzeugtypen, die in allen ihren Bestandteilen im eigenen Lande hergestellt wurden. Von der außerordentlich regen Fliegertätigkeit unserer Militärpiloten können wir Zürcher uns am besten überzeugen, denn es vergeht sozusagen kein Tag, an dem nicht mehrere Flieger über unserer Stadt ihre Kreise ziehen. Einen trefflichen Beweis der Unternehmungslust, Aktionsfähigkeit, von tadellosem Zusammenarbeiten sowie der Geschicklichkeit der Flieger wie Beobachter gab uns der große Geschwaderflug vom 18. März a. c. von Dübendorf nach Lausanne und retour. Kurz, unsere Fliegertruppe ist zur Schlagfertigkeit, d. h. zur praktischen Verwendung herangewachsen, deshalb „Schweizerflieger an die Front“, dort harret euer praktische Verwendung der auf dem Flugfelde erworbenen Militärfliegerkenntnisse zum wirksamen Schutze unserer Landesmarken! In der Tat, das einzig sichere Abwehrmittel, das wir den Fliegern, die unsere Grenze verletzen oder verletzen wollen, entgegenstellen können, sind unsere eigenen Flugzeuge. Wir dürfen doch annehmen, daß unser Militärflugwesen auch über eine gewisse Anzahl von Jagdflugzeugen verfügt, deren praktische Verwendung zur Fliegerabwehr an unserer Grenze not tut? Den allerbesten Beweis von der Bedeutung und der absoluten Wirksamkeit der Fliegerabwehr durch eigene Jagdflieger lieferten uns die deutschen Heeresberichte der letzten Wochen. Durch Einsetzung *überlegener* Jagd- und Kampffliegergeschwader ist es nicht nur der deutschen Heeresleitung gelungen, dem Gegner den Einblick in den in Vorbereitung, ja sogar Durchführung befindlichen, unerwarteten Rückzug ihrer Truppen zu verwehren, sondern die enorm hohen Verlustziffern der französischen und englischen Fliegertruppen haben zu der bekannten Kammerdebatte bezüglich des Militärflugwesens, zum Sturze des französischen Kriegsministers und, als weitere Folge hiervon, zur Demission des gesamten französischen Kabinettes geführt.¹⁾ Wo und wie unsere Jagdflugzeuge zum wirksamen Schutze unserer Grenzen in Aktion zu treten haben, das dürfte an maßgebender Stelle schon bekannt sein. Warum hat man in den Kreisen unserer Heeresleitung bis heute über das einzig wirksame Gegenmittel zur Verhinderung der Verletzungen unserer Grenzen durch fremde Militärflugzeuge noch nicht verfügt? Glaubt man die

Konsequenzen werden andere sein, wenn ein fremder Flieger von unseren Truppen heruntergeschossen oder von unseren Jagdfliegern zur Landung gezwungen oder, wenn er sich hierzu weigert, eben auch heruntergekämpft wird? Alle unsere anderen Waffengattungen stehen draußen an der Grenze im praktischen Grenzschutzdienste und nur unsere Militärflieger sind noch daheim in ihrer Kaserne, auf ihrem Uebungsplatze. Die Fliegertruppe kann nicht über sich selbst disponieren. Wir sind aber davon überzeugt, daß jeder unserer Militärflieger, in dem der wirkliche militärische Fliegergeist lebt, bereit ist, Seite an Seite mit den Kameraden der andern Waffengattungen, zum Schutze unserer Grenzen, praktischen Dienst zu tun. Erst diese praktische Betätigung an der Grenze, wo er von der Basis des Flugfeldes weg, ganz auf sich selbst angewiesen ist, wo er Gelegenheit hat, wenn auch unter Gefahren, die er eben auf dem Flugfelde nicht kennen lernt, die Prüfung seiner Kriegstüchtigkeit abzulegen, wird ihn zum bewährten und erfahrenen Militärflieger machen. Daher nochmals: „Schweizer-Flieger an die Front!“ *M. Hg.*

Fliegerabwehr.

Zur Frage der Fliegerabwehr äußert sich eine amtliche Stelle wie folgt:

„1. Die Rechtsfrage, ob das Eindringen eines Flugzeuges in den schweizerischen Luftraum (selbst ohne Landung und ohne Handlungen gegen unser Gebiet) als Gebiets- und Neutralitätsverletzung zu betrachten sei, war völkerrechtlich bei Kriegausbruch noch gar nicht entschieden.

Nach Erwägung aller Konsequenzen (Luftkämpfe über unserem Boden, Angriffe über unser Gebiet hinweg, Ausspähung unserer eigenen Truppen und Stellungen, etc.) entschloß man sich für das scharfe Prinzip und bejahte die Frage, in Uebereinstimmung mit dem allgemeinen Rechtsgrundsatz, daß die Gebietshoheit auch die „Luftsäule“ senkrecht über dem ihr unterworfenen Boden beschlägt.

Die von den kriegführenden Staaten mehrfach versuchte analoge Anwendung des Seerechtes (Küsten-gewässer, Begriff der „Seenot“) wurde von uns stets konsequent abgelehnt.

2. Die Aufstellung des Grundsatzes hatte dann zur logischen Folge, daß seine *Beachtung* mit Waffengewalt erzwungen werden mußte.

Zu Anfang des Krieges, wo uns nicht bloß die Erfahrungen, sondern namentlich auch die Mittel fehlten, stand keine andere Lösung zur Verfügung, als die Truppen anzuweisen, die Flieger zu beschießen.

Damit erwartete man viel weniger, sie „herunterschließen“, als sie auf die Gebietsverletzung aufmerksam zu machen, dagegen gleichsam handgreiflich zu protestieren, zu bekunden, daß man sie nicht gestatte, endlich die Flieger zu zwingen, sich in einer Höhe zu halten, wo sie *gegen uns* nicht mehr mit Nutzen beobachten können.

Daß bisher nie ein Flugzeug heruntergeschossen wurde, hat daher auch niemand überrascht oder enttäuscht, der sich die technischen Schwierigkeiten dieser Art von Abwehr überlegt hat.

3. Die Fliegerabwehr durch *Kampfflieger* hat sich erst im gegenwärtigen Kriege herausgebildet und erst nach und nach die heutigen Dimensionen angenommen.

¹⁾ Für diese Behauptung überläßt die Redaktion die Verantwortung dem Einsender.

Auch bei uns ist erwogen worden, eine solche Abwehr einzurichten; sie ist untunlich aus den folgenden Gründen:

a) Bis vor kurzem besaßen wir überhaupt keine Kampfflugzeuge.

b) Die Kampfflugzeuge, die wir jetzt besitzen, dürfen wir nicht für die „Neutralitätspolizei“ aufs Spiel setzen. Weder unser Interesse an dieser Abwehr noch unsere Verpflichtung dazu rechtfertigen es, dafür unsere Apparate und das Leben ihrer Führer zu riskieren.

Unsere Streitmittel haben wir doch in erster Linie zu unserer Verteidigung im Kriege. Die „Grenzbesetzung“ aus Neutralitätsgründen darf nicht soweit getrieben werden, daß wir unsere *Kriegs*bereitschaft dadurch gefährden.

c) Endlich leidet der Vorschlag an praktischer Undurchführbarkeit:

Um Fliegergrenzverletzungen abwehren zu können, müßten unsere Flieger an geeigneten Orten dafür bereitgestellt werden, sonst kämen sie immer zu spät.

Da wir nicht die ganze Grenze mit Fliegerdetachementen bedenken könnten, käme nur in Betracht, in oder nahe der Ajoie — wo weitaus die meisten Fliegergrenzverletzungen vorkommen — eine solche Station einzurichten.

Es gäbe dann zwei mögliche Verfahren:

Entweder ein oder einzelne Flieger steigen bei „Fliegerwetter“ stets auf und kreisen als Patrouillen in der Luft, um sofort einzuschreiten wenn ein fremder Flieger die Grenze verletzt. Abgesehen davon, daß der Benzinverbrauch (Benzin ist heute teuer und schwer zu beschaffen) und die Abnutzung der Apparate in keinem Verhältnis zu dem Werte dieses Abwehrdienstes ständen, bleibt fraglich, wie der Patrouillenflieger aus der Luft feststellen soll, ob der fremde Flieger über unserm Gebiet ist oder nicht; man vergleiche nur einmal die Grenze der Ajoie auf einer beliebigen Karte!

Oder unsere Flieger steigen erst auf, wenn eine Grenzverletzung gemeldet wird; dann kämen sie immer zu spät. *Keiner der zahlreichen Flüge über die Ajoie dauert lange genug, daß die Meldung zur Fliegerstation hätte gelangen, unsere Flieger abfahren und die nötige Höhe gewinnen können, bevor der fremde Flieger längst wieder aus unserem Luftraum verschwunden war.*

Bei beiden Verfahren besteht die Gefahr, daß unser Abwehrflieger den fremden zu *Unrecht*, d. h. jenseits unserer Grenze angreift, ihm aus dem schweizerischen Luftraum folgt etc. —

Absichtliche Grenzverletzungen durch fremde Flieger sind bisher, soweit die Umstände ein Urteil darüber gestatten, ganz selten oder nie vorgekommen. Wahrscheinlich weiß der fremde Flieger fast nie, daß er über Schweizerboden ist. Würde er nun von einem schweizerischen Flieger plötzlich angegriffen, so würde er sich voraussichtlich ziemlich häufig verteidigen, sei es, daß er sich zu Unrecht angegriffen glaubt, sei es, daß er die Nationalität des Gegners nicht sofort erkennt. Die Folgen wären Luftkämpfe, die auch uns Apparate und Flieger kosten würden, und deren besitzen wir nicht genug, um sie für diesen Zweck zu opfern.

Im Grunde genommen wird ja doch wegen dieser Fliegergrenzverletzungen bei uns viel mehr Lärm gemacht, als ihrer wirklichen Bedeutung entspricht. Die vorgefallenen *Bombenwürfe* auf Pruntrut und

La Chaux-de-Fonds sind zweifellos sehr bedauerlich gewesen. Aber alle drei Fälle lagen ihrer besonderen Verhältnisse wegen so, daß sie durch Abwehrflieger kaum hätten verhindert werden können. In einem Falle geschah sie bei Nacht, in den beiden andern bei sehr unsichtigem Wetter; das war doch auch für richtig Denkende jeweilen die *Ursache* des Irrtums; dieselben Sichtverhältnisse hätten auch eine Gegenaktion schweizerischer Flieger verhindert.“ —

Die Frage der Fliegerabwehrgeschütze eignet sich nicht zur öffentlichen Behandlung. Immerhin sei hier der Wunsch ausgesprochen, daß auch in dieser Sache ein beschleunigteres Tempo eingeschlagen werden möchte, so wie dies nun endlich in der Munitionsangelegenheit geschehen ist.

Bücherbesprechungen.

Zwischen Arras und Péronne. Mit 311 Bildern. Herausgegeben von einem deutschen Reserve-Korps. Korpsverlagsbuchhandlung Bapaume. Fr. 3.—

Es handelt sich hier um einen Bilderatlas mit vielfach echt künstlerischen Aufnahmen von Feldzugsteilnehmern aus einem Gebiet, das in letzter Zeit unsere ganze Aufmerksamkeit fesselte. Ich glaube, es fehlt keine einzige Ortschaft im Bilde, die in den Tagesberichten genannt wurde.

Den buchhändlerischen Vertrieb besorgen R. Piper & Co. in München. H. M.

Die Fahrt der Deutschland von *Paul König*, Kapitän des Untersee-Frachtschiffs „Deutschland“. 1917. Verlag Ullstein & Co., Berlin. Fr. 1.—

Unter den Ullstein-Kriegsbüchern ist das hier im 501.—550. Tausend (!) gedruckte eines der interessantesten, bedeutet doch die Tat Königs und seiner Leute ein Ereignis, das selbst Jules Vernes blühende Phantasie durch die Realität weit in Schatten stellt. Ohne Prunk und ohne jede Selbstbeweihräucherung geschrieben, ist das kleine Buch ein „Kulturdenkmal“, das auch in den Augen unserer Enkel als solches erscheinen und verehrt werden wird. H. M.

Die Entwicklung des Verpflegungs- und Verwaltungsdienstes der schweizerischen Armee. Von Hauptmann *G. Bühlmann*, Kommissariatsoffizier. Zürich 1916. Verlag Art. Institut Orell Fübli.

Es stellt ein überaus verdienstvolles Unternehmen des Verfassers dar, diese übersichtliche Darstellung der Entwicklung unseres Verpflegungs- und Verwaltungsdienstes geschaffen zu haben. Die Arbeit war keine leichte, das beweist schon das weitschichtige Quellmaterial, das benützt sein wollte. Die nichtkombattanten Waffen finden auch bei uns oft nicht das notwendige Verständnis und die ihnen zukommende gerechte Würdigung und Anerkennung ihrer Leistungen. Es ist nur zu wünschen, daß diese Arbeit auch von möglichst vielen Offizieren der kombattanten Waffen gelesen werde. O. B.

Prof. Dr. *Grosse*. **Kartenlesen.** Eine praktische Einführung mit Abbildungen und Karten.

Derselbe. **Geländekunde.** Eine Anleitung zum Beobachten in der Heimat, insbesondere bei Wanderungen. Nr. 12 und 13 der „Stuttgarter Bilderbogen“. Franckische Verlagshandlung Stuttgart. Je 25 Cts.

Beides sind brauchbare Hilfsmittel für den Anfänger, klar und praktisch gehalten. Sie erleichtern das Studium von Fachwerken und sind besonders für die Ausbildung der Jugend zu empfehlen. H. M.

Der Krieg im Alpenrot von *Hans Karl Strobl*, 1916. Verlag Ullstein & Co, Berlin-Wien. Fr. 1.—

Ullsteins Kriegsbücher, zu denen Strobls Alpenrot gehört, sind längst vorteilhaft bekannt. Strobl ist Dichter und versteht das Schildern in einer Weise, wie es eben nur ein Dichter kann. Großartige Naturbilder ziehen an uns vorbei, das Echo der Heldenlieder von