

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

Band: 82=102 (1936)

Heft: 5

Artikel: Ausbildung im Beobachterdienst

Autor: Zobrist

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-14151>

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: 18.02.2025

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

Meldungen durchgeben oder empfangen, ohne die Beobachtung des Luftraumes zu unterbrechen. Wenn sich diese Stationen bewähren, werden sie für die Peilung der Flugzeuge wertvolle Dienste leisten und somit den Einsatz der Flieger auch bei ganz schlechtem Wetter ermöglichen.

Wenn auch die **Telephonie** die ideale Verbindungsart ist, so ist nicht zu vergessen, dass die Sprache weit weniger hörbar ist als das Morsezeichen. Die Sprache kann durch atmosphärische Störungen unverständlich werden oder durch eine fremde Station, auch wenn diese nicht auf der selben Welle arbeitet, übertönt werden. Die tonlose Telegraphie hingegen kann immer verstanden werden und ihre Reichweite ist fast dreimal grösser als die der Sprache. Man wird deshalb auch mit dieser neuen Station immer wieder von der Telegraphie Gebrauch machen.

Die Ausbildung im Funkdienst wird nach erfolgter allgemeiner Einführung der Kurzwellenstation weniger Zeit in Anspruch nehmen und bessere Resultate zeigen, denn die vielen ergebnislosen Funkflüge, die durch schlechte Abstimmung mit der Langwellenstation immer wieder vorkommen, fallen weg. Und für den Jagdflieger ist diese Station das langersehnte, absolut notwendige Verbindungsmittel, das ihm gestattet, die überlegenen flugtechnischen Eigenschaften seines Flugzeuges voll auszunützen.

Ausbildung im Beobachterdienst

Von Major i. Gst. *Zobrist*.

Die Beobachter rekrutieren sich nur zum kleinsten Teil aus der Fliegertruppe selbst; das Hauptkontingent wird durch Offiziere der andern kombattanten Waffen gestellt.

Die Einberufung in die Beobachter-Schule setzt keine *besonderen* Kenntnisse voraus, ebensowenig werden bestimmte Berufsklassen (z. B. aus den technischen Gebieten) bevorzugt.

Geistige und körperliche Beweglichkeit, gute Beobachtungsgabe, rasches Auffassungsvermögen und rasche Entschlussfähigkeit, dazu Freude am Fliegen, in Verbindung mit strenger Pflichtauffassung und hohem Grad von Verantwortlichkeit, bilden das für einen Offizier als selbstverständlich vorausgesetzte Rüstzeug, um mit dem Tempo der Beobachterschule Schritt halten zu können, einem Tempo, bedingt durch die kurze Ausbildungszeit von 3 Monaten und den Umfang des zu bewältigenden Stoffes.

Ueber das Tätigkeitsgebiet des Beobachters gibt der Artikel «Allgemeine Fliegertaktik» dieses Heftes Aufschluss.

Die an den Beobachter gestellten Anforderungen verlangen:

1. Orientierung:

Geographie des eigenen Landes und der anschliessenden Grenzgebiete, entwickelt und vertieft durch Kartenstudium und durch Vergleichen von Photos, Karten und Gelände.

2. Taktisches Verständnis:

Truppenordnung (eigene und fremde).

Kampfweise, Kampfverfahren in Bewegungs- und Stellungskrieg.

Grundzüge der Feldbefestigungen und Fortifikationen.

Artillerietaktik: Schiessverfahren und deren Abweichungen, je nach Geschütz- und Munitionsarten.

3. Kenntnis und praktische Fertigkeit in der Anwendung der Meldemittel:

Schriftliche Meldungen als Berichte oder Krokis: ausgearbeitet nach Flugzeugnotizen, Originale, im Flugzeug erstellt, übermittelt durch Abwurf (Meldetaschen), Brieftauben.

Photos: Kenntnis der Kameras und des Plattenmaterials, der Aufnahmeverfahren, den verschiedenen Aufgaben angepasst (Einzelaufnahmen, Reihenbilder, Stereo).

Telegraphie und Telephonie (siehe Radiodienst).

Signalmittel: Signalpistolen für Raketen, Rauchbomben.

4. Navigation:

Grundzüge, Instrumente, praktische Anwendung (auch für Reihenbilder und Bombardierungsübungen).

5. Wetterkunde:

Beurteilung der Wetterlagen nach vorliegenden Meldungen (Wetterkarten) im allgemeinen sowie in bezug auf lokale Nebel-, Wolken- und Gewitterbildung, Faktoren, die bestimmend auf Flugwege und Flughöhen einwirken.

Die weitem umfangreichen Tätigkeitsgebiete Kampf- und Radiodienst werden gesondert behandelt.

Eine umfassende Behandlung dieses ganzen Stoffreichtums während der kurzen Dauer der Schule ist ausgeschlossen. Auf den verschiedenen Gebieten können nur die Grundlagen geschaffen werden, belegt durch einige praktische Beispiele. Die Vertiefung und Erweiterung der erworbenen Kenntnisse bis zur Fronttätigkeit muss den Trainings- und Wiederholungskursen, sowie dem individuellen Training der anschliessenden Übungsjahre vorbehalten bleiben.

Schon nach wenigen Tagen sind die notwendigsten theoretischen Vorbereitungen:

Allgemeines Verhalten im Flugzeug,

Fallschirmkenntnis,

Bereitstellung der Karten, des Schreib- und Zeichnungsmaterials für rasche und rationelle Arbeit,

Abfassung der Rapporte und Berichte usw.

soweit abgeschlossen, dass mit dem praktischen Flugdienst begonnen werden kann. Die grösstenteils flugungewohnten Schüler benötigen eine kürzere oder längere Zeit, bis sie nur von den neuen Eindrücken der Flüge soweit befreit sind, dass sie das Flugzeug als Mittel zum Zweck betrachten und sich auf ihre Arbeit konzentrieren können.

Diesem Umstande Rechnung tragend, werden auch die Anforderungen nur sehr langsam gesteigert: vom einfachen Orientierungsflug, lediglich zur Festlegung des Flugweges, über das Einzeichnen ausgelegter Zeichen in eine Detailkarte, Ueberwachung des Bahnverkehrs, Aufzeichnen eines Grundrisses einer einfachen Anlage zu ausgedehnteren Objekten, wie Bahnanlagen, Zeughäuser, Munitionsmagazine usw.

Vorerst arbeitet der Schüler seine Berichte und Krokis an Hand seiner Flugnotizen im Theoriesaale aus, um später das Resultat seiner Rekognoszierung im Flugzeuge fertigzustellen, um dieses vor der Landung auf einen bestimmten Punkt abzuwerfen.

Wenn anfänglich die Beobachtungsdauer unbeschränkt freigegeben wird, so werden später die Zeiten beschränkt, um den Schüler an rasches Sehen, rasches Erfassen und ebenso rasches Festhalten des Beobachteten zu gewöhnen. Auch werden die Beobachtungshöhen gesteigert.

Die in den zweiten Teil der Schule (Sept./Okt.) fallenden Manöver finden die Schüler soweit vorbereitet, dass sie für Truppenbeobachtungen eingesetzt werden können.

Das Unterrichtsfach «Taktik und Truppenordnung», ferner Beobachtungen aus der Luft und am Boden der Truppe bei der Arbeit in der Vorkurswoche, Lichtbilder von Truppenaufnahmen, Besuch der Manöver am Boden, liefern ihnen dafür das notwendige Rüstzeug.

Ca. 14 Tage nach Beginn des Flugdienstes kann mit der Photographie aus der Luft begonnen werden, nach vorangegangener Kenntnis der Photoapparate und Ausüben der Manipulationen, nach vorgängigen theoretischen und praktischen Erfahrungen in den Dunkelkammerarbeiten (Entwickeln, Kopieren). Wiederum beginnend mit der einfachsten Aufgabe: Aufnahme eines Geländeabschnittes, unter Angabe sämtlicher

Daten, wie Belichtungszeit, Flughöhe und Standort des Flugzeuges bei der Aufnahme, nach und nach steigernd bis zur selbständigen Aufstellung und Durchführung eines Aufnahmeplanes. Häufig werden Photoaufträge verbunden mit anderen Rekognoszierungen, z. B. als Kontrollaufnahmen, als Belege für Meldungen, besonders von Truppenbeobachtungen.

Zu Beginn ihrer Phototätigkeit führen die Schüler alle Photoarbeiten selber aus, um dadurch befähigt zu werden, ihr Negativmaterial bezüglich Aufnahmefehler beurteilen und daraus die notwendigen Erfahrungen: Einfluss der Jahreszeit, Tageszeit, Bodenfärbung usw. auf die Exposition, sammeln zu können.

Später werden diese rein technischen Arbeiten durch Photopersonal besorgt; die freiwerdende Zeit dient dem Studium der Aufnahmeresultate: Vergleich der Photos mit den Karten, Orientierung und detaillierte Anschrift der Aufnahmen nach Karten, Uebertragen von Veränderungen aus den Kopien in Karten oder Pläne.

Ungefähr gleichzeitig mit der Photographie setzen die Radioübungen aus dem Flugzeug ein. Einige Wochen später Ziel- und Kampfübungen mit der Mg. Kamera als Vorstudien für das Schiessen aus der Luft und schliesslich Windbestimmungen mit Visiergeräten, Anflugübungen mit Kompass und Zielgeräten als Vortraining für Bombenabwürfe.

Eine kurzfristige Verlegung der ganzen Schule von Dübendorf nach Thun und Lausanne verfolgt schliesslich den Zweck, die Kenntnisse über unser Land und über unsere Grenzgebiete auszudehnen.

Je nach dem allgemeinen Witterungscharakter während des Verlaufes der Schule entfallen pro Schüler zwischen 50 und 60 Flugstunden, ungefähr folgendermassen verteilt:

- 10 % Kampf- und Schiessübungen,
- 15 % Bombardierungsübungen,
- 20 % Radioflüge,
- 15 % photographische Rekognoszierungen,
- 40 % für Rekognoszierungen mit Berichten oder Krokis.

Von diesen 40 % darf aber nur ungefähr $\frac{1}{3}$ als effektive Arbeit im Sinne der «Rekognoszierungen» gezählt werden; der grössere Teil der Flugzeit entfällt auf die Hin- und Rückflüge, sei es zu den Truppenübungsgeländen, sei es zu den rekognoszierenden Objekten, deren Lagen immer im Interesse der Erweiterung der allgemeinen geographischen Kenntnisse in den verschiedensten Gegenden gewählt werden, wie Innerschweiz, St. Galler - Appenzellerland, Bodenseegegend, Schaffhausen,

Aargauer und Basler Jura usw. Ferner sind darin enthalten: die Ueberflüge anlässlich der Verlegung der Schule sowie die allgemeinen Rekognoszierungsflüge zusammen mit der Pilotenschule (Tessin-Graubünden).

Im Gegensatz zu den Rekognoszierungen kann in den übrigen Arbeitsgebieten: Radio, Kampf, Schiessen, Bombardierung, sofort nach dem Start die Arbeit aufgenommen und bis kurz vor die Landung ausgedehnt werden, woraus sich der geringe Prozentsatz an Flugstunden gegenüber demjenigen der Rekognoszierungen erklärt.

Durch diesen theoretischen und praktischen Unterricht sind die Grundlagen geschaffen für eine systematische und intensive Weiterentwicklung in den anschliessenden Trainingsjahren.

Die Verantwortung bei der Flugwaffe

(mit besonderer Berücksichtigung des fliegerärztlichen Dienstes).

Von Major *Meier-Müller*, Militärflieger und Chefarzt der Fliegertruppen.

Flugdienst — in militärischer Disziplin — bedeutet Erziehung zu persönlicher Verantwortung in einem Ausmasse, wie das bei anderen Waffen kaum zu finden sein dürfte. Für das gesamte fliegende Personal, vom jüngsten Leutnant bis hinauf zum Kommandanten und Chef.

Schon der Aspirant sieht sich vor Entscheidungen, persönliche Verantwortungen gestellt, deren Tragweite er bei Antritt seiner Fliegerlaufbahn noch nicht zu überblicken vermag. Und dies in einer Lebensperiode stärkster Entwicklung, wo der Jüngling heranreift, der bisher vom Elternhaus geführte Sohn sich loslöst, um selbständig den Kampf ums Dasein aufzunehmen. In jener Sturm- und Drangzeit, wo der junge Mann tastend sich orientiert, nach eigenen Masstäben sucht, die wirre Umwelt zu erfassen, wo er sich als Bürger und Soldat für eine auf Jahre sich ausdehnende Dienstleistung in einer Waffe verpflichtet muss, welche an Körper und Seele ungewöhnlich hohe Anforderungen stellt. Wer Gelegenheit hat, und sich die Mühe nimmt, einen etwas tieferen Einblick zu gewinnen in die Psychologie des Militärfliegers, der wird sehr bald entdecken, dass das oft leichtlebig-sorglose Gebaren des jungen Fliegers durchaus nicht eine Disqualifikation in moralischer Beziehung verdient, sondern als notwendige Kompensation — im Sinne der Entlastung — zu verstehen ist gegenüber der Nervenspannung im Flugdienst selbst. Er hat es daneben, noch im jugendlichen Alter, allein mit seinem Gewissen auszumachen, ob er es ver-