

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

**Band:** 59=79 (1913)

**Heft:** 10

**Artikel:** Die "Aeronautik" im französischen Heere

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-30422>

### **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:** 18.03.2025

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

worden. Wie alles gekommen, konnte er beim besten Willen nicht sagen. Man habe, wie auf Kommando, kehrt gemacht und dann sei's auf und davon gegangen. Zuerst ruhig im Trab und dann immer rascher und rascher. Am deutlichsten hatte noch in seiner Erinnerung, daß ihm sein hartgehendes Pferd unheimliche Schmerzen verursacht und er immer in Aengsten geschweht habe, aus dem Sattel zu fallen und überritten zu werden. Das sei aber gar nicht möglich gewesen. Knie an Knie gepreßt mit seinen Nebenmännern war selbst bei verlorenen Bügeln für ein Herunterfallen nicht die Möglichkeit, aber ebensowenig gabs ein Loslösen aus dem Wirrwar. Trotz allen Stöhnens und Fluchens mußte man eben mit, so lange der Pferde Lungen und Beine ausreichten; wehrlos, ein willenloses Wesen.

Am 18. August, 1870, dem Schlachttage von Gravelotte, stand auf dem westlichen Höhenrand der Mancemulde die Artillerie der deutschen 1. Armee im Kampfe gegen die französische Aufstellung bei Moscou-Point du jour. Ebendort hielten auch das große Hauptquartier und das Oberkommando der 1. Armee. Um einen französischen Vorstoß abzuweisen, war die preußische 32. Brigade auf der großen Straße durch den Mancegrund gegen die französische Stellung vorgegangen. Derselben folgte, auf wessen Befehl ist nicht festgestellt, das 9. Husarenregiment. Es hatte die große Straße in der Kolonne zu dreien benutzt, den Mancegrund in dieser Formation durchritten und dann in derselben westlich St. Hubert Halt gemacht. Da der feindliche Angriff bereits zum Stehen gebracht worden, so wurden die Reiter von der französischen Offensive gar nicht berührt. Nichtsdestoweniger prasselte ein so heftiges Infanteriefeuer auf sie hernieder, daß der Regimentsführer absitzen ließ. Das Ende der Kolonne reichte bis nahe an den im Grunde der Schlucht laufenden Straßendamm. Während die Husaren in dieser Verfassung auf der Straße hielten, trafen die aus Trier nachgeschickten und mit den Augmentationspferden beritten gemachten Reservisten des Regiments bei ihnen ein. Statt diese Leute mit ihren noch wenig schußfrommen, nervösen und aufgeregten, zudem nicht durchgerittenen Pferden einfach wieder nach rückwärts zu schicken, bildete der Regimentskommandant aus denselben eine 5. Schwadron, die nun am Ende der hintersten anschloß. Unterdessen hatte das feindliche Feuer an Heftigkeit zugenommen, man sah deutlich die eigene Infanterie umkehren. In der Absicht das Regiment etwas zurückzuführen, ließ der Regimentsführer daher aufsitzen. Das Signal „Kehrt-Marsch“ wurde von allen Schwadronen richtig ausgeführt, ebenso das Signal „Front“. Nur die Schwadron mit den Augmentationspferden mißverstand beide Signale. Sie setzte sich im „Kehrt“ anfangs in Trab, dann wurde die Gangart immer schneller und schneller. Die nicht ans Feuer gewöhnten Pferde scheuten in dem Getöse des Waldefiles und schrammten durch, die halbe 4. Schwadron noch mit sich reißend. Einschlagende Geschosse, Hindernisse aller Art, vermehrten die mißliche Lage. Schließlich kam zur höchsten Ueberraschung aller Sehenden bei Gravelotte aus der Manceschlucht herauf in rasender Gangart ein Reiterhaufen herangebraust. Alles war im ersten Augenblick starr vor Schreck.

Zum Unglück rasten die wildgewordenen Rosse noch in die Infanteriesplitter der verschiedensten Regimente hinein, die soeben auf der großen Straße von einem früheren Rückschlage her gesammelt wurden. Aber es kam noch Schlimmeres. Auf der rechten Seite der über Gravelotte nach Rezonville führenden Straße hielten, bis dahin in schönster Ordnung, so daß die ganze linke Straßenseite freigeblieben war, Handpferde und Wagen aller Art. Nun wurden beim Heranbrausen der Husaren die Wagengespanne ebenfalls nervös, drehten um und rannten nun ebenfalls in den tollen Haufen. Es half nichts, daß verschiedene Offiziere mit gezogenem Säbel in die wirre Menschen- und Pferdemasse hineinhielen und sich mühten, die rasende Flut zum Stehen zu bringen. Husaren, Infanterie, Handpferde mit den Burschen, Gepäck- und sonstige Wagen, alles mischte sich wirr durcheinander und bahnte sich gewaltsam einen Weg nach rückwärts. Die Verwirrung war eine unbeschreibliche. Hauptquartier und Oberkommando sahen verdrießlich auf das unliebsame Bild. Niemand war sich klar über dessen Ursache. Jeder kochte vor Erregung. Vergebens! Pferde und Menschen hatten die Sinne verloren, Säbelhiebe und Schimpfworte prallten an den Wahnsinnigen eindrucklos ab. Erst als die Lungen der Pferde und Menschen versagten, kam der wilde Strom zum Stehen. Verschiedene Flüchtige endeten erst in Vionville und Gegend, überall verbreitend: Wir sind geschlagen!

(Fortsetzung folgt.)

### Die „Aeronautik“ im französischen Heere,

ihre Organisation im allgemeinen und ihre Verwendung in den großen französischen Manövern von 1912.

Von Dr. Ernst Baumann, Hauptm. der Inf.

(Nachdruck verboten.)

(Schluß.)

### E. Ueber die Besoldung der aeronautischen Truppen.

Hierüber geben uns das Dekret des Präsidenten der Republik vom 12. Mai 1912, sowie die Verfügung des Kriegsministers vom 5. Juli 1912 Auskunft.

Sowohl die Luftschiffer als auch die Flieger sind erhöhten Gefahren ausgesetzt und müssen daher anders besoldet werden als die übrigen Truppen. Es werden drei Soldkategorien unterschieden:

1. Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten der aeronautischen Truppen (d. h. Führer von Flugapparaten, von lenkbaren Luftschiffen und Mechaniker von lenkbaren Luftschiffen), welche im Besitze eines Diploms sind und sich über die Ausführung der erforderlichen Aufstiege und Flüge ausweisen können; die erforderliche Anzahl der Aufstiege und Flüge wird durch eine alljährlich zu erlassende ministerielle Verfügung festgestellt.

2. Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten, d. h. Schüler einer Fliegerschule, Führer von Freiballons und Militärpersonen, welche vorübergehend bei den aeronautischen Truppen dienen und daselbst Flüge mit Aeroplanen oder Aufstiege in lenkbaren Luftschiffen ausführen.

3. Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten, welche überhaupt nicht und auch nicht vorübergehend zu den aeronautischen Truppen gehören, sondern aus-

nahmsweise, d. h. indem sie speziell dazu kommandiert werden, Flüge mit Aeroplanen und Aufstiege in lenkbaren Luftschiffen ausführen.

Der Tagessold dieser drei Kategorien ist folgender:

	I.	II. u. III.
	Kategorie	Kategorie
Für Offziere	Fr. 10. —	Fr. 5. —
Für Adjutant-Unteroffiziere	„ 5. —	„ 2. 50
Für andere Unteroffiziere		
über die gesetzl. Zeit hinaus	„ 4. —	„ 2. —
während der gesetzlichen Zeit	„ 3. —	„ 1. 50
Für Korporäle und Soldaten		
über die gesetzl. Zeit hinaus	„ 2. —	„ 1. —
während der gesetzlichen Zeit	„ 1. —	„ —. 50

Außerdem haben die Unteroffiziere, Korporäle und „Brigadiers“, welche das „Brevet de mécanicien d'aéronautique“ besitzen und auch zum Personal der „mécaniciens d'aéronautique“ gehören, ein Anrecht auf folgende Tagesentschädigung („prime journalière“):

Adjutants-mécaniciens . . . . .	Fr. 3. 50
Andere Unteroffiziere, welche über die gesetzliche Zeit hinausarbeiten . . . . .	„ 3. —
Korporäle und „Brigadiers“, welche über die gesetzliche Zeit hinausarbeiten . . . . .	„ 1. 50

Die Tagesentschädigungen fallen nicht zusammen mit den in der oben erwähnten Tabelle aufgestellten Soldbeträgen, sondern sie kommen zum Sold hinzu. Es soll dies die auf Schwierigkeiten stoßende Rekrutierung des „personnel mécaniciens“ erleichtern.

Die Flüge mit Aeroplanen und Aufstiege in Drachen und Luftschiffen, ausgeführt von den aeronautischen Truppen sowie Offizieren, Unteroffizieren und Soldaten, welche vorübergehend zu diesen Truppen abkommandiert werden, werden kontrolliert und auf semesterweise ausgestellten Registern eingetragen; es kommen hier folgende Register in Frage:

1. Jeder Offizier, Unteroffizier und Soldat der aeronautischen Truppen oder jeder zu den aeronautischen Truppen vorübergehend abkommandierte Militär erhält ein Büchlein („carnet individuel d'emploi du temps“), das er immer bei sich hat und in welches alle die von ihm ausgeführten Flüge und Aufstiege notiert werden.

2. In jedem „centre aéronautique“ wird ein Journal geführt, in welchem alle Flüge und Aufstiege des zum „Centre“ gehörenden aeronautischen Personals eingetragen werden.

3. Auf jedem lenkbaren Luftschiff wird ein „livre de bord“ geführt, in welchem die Namen der Führer, Mechaniker und Passagiere eingetragen werden, sowie Notizen über jeden Aufstieg.

4. In jedem „parc de cerfs-volants“ wird ein Journal geführt, in welchem die Zeit der Aufstiege, die atmosphärischen Verhältnisse und die Namen des Personals notiert werden.

5. Die von Offizieren, Unteroffizieren und Soldaten ausgeführten Flüge und Aufstiege, welche überhaupt nicht und auch nicht vorübergehend zu den aeronautischen Truppen gehören, sondern bloß zu einigen Flügen oder Aufstiegen abkommandiert werden, werden in das „Journal“ des betreffenden „Centre“ oder in das „livre de bord“ des betreffenden Luftschiffes eingetragen. Es werden dann den Interessenten Zeugnisse ausgestellt in Form von Auszügen aus dem Journal oder „livre de bord“.

**F) Die Mittel zur Bestreitung der Kosten der aeronautischen Truppen.**

Man muß hier zweierlei unterscheiden:

1. das staatliche Budget,
2. das durch die Nationalsubskription aufgebraachte Geld.

I. *Das Budget:* Das Gesetz vom 27. Februar 1912 („loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1912“) eröffnet dem Kriegsministerium für das Jahr 1912 einen Kredit von Fr. 920,498,638. —

Von dieser Summe sind laut Art. 13 des Gesetzes vom 29. März 1912 Fr. 225,000. — in Abzug bringen, so daß ein Total von Fr. 920,273,638. — verbleibt.

Ferner bestimmt Art. 12 desselben Gesetzes, es sei dem Kriegsministerium, außer der soeben erwähnten Summe von Fr. 920,273,630. —, hinzu ein weiterer speziell für die aeronautischen Truppen bestimmter Kredit von Fr. 15,114,810. — zu gewähren.

II. *Die Nationalsubskription:* Es existiert in Frankreich, mit Sitz in Paris, ein „Comité National d'aviation militaire“ an dessen Spitze Persönlichkeiten wie der frühere Ministerpräsident Clémenceau, sowie der frühere Generalissimus de Lacroix usw. stehen.

Dieses Komitee läßt durch die in allen Departementen existierenden Lokalkomitees zuhanden der „aviation militaire“ freiwillige Beiträge sammeln. Freiwillige Beiträge werden außerdem dem Fiskus auch direkt ohne Vermittlung des „Comité National“ abgeliefert.

Am 1. Oktober 1912, erreichten die gesammelten Beiträge eine Höhe von Fr. 3,223,475.51. —

Von dieser Summe wurden Fr. 2,276,425.82. — durch das „Comité National“ und Fr. 947,049.69. — direkt dem Fiskus überreicht.

Von den Fr. 2,276,425.82. — hat das „Comité National“ dem Kriegsminister Fr. 1,342,000. — zur Verfügung gestellt zum Ankaufe von 89 Aeroplanen à Fr. 15,000 per Stück (zu dieser Zahl von 89 Apparaten kommen noch weitere 27 Apparate hinzu, deren Anschaffungskosten aus den dem Fiskus direkt abgelieferten Beiträgen bestritten werden.)

Ferner hat das „Comité National“ 39 Freistellen („bourses“) geschaffen zur Ausbildung von Aviatikern. Diese Freistellen sind bereits durch 32 Rekruten, 4 Offizierschüler von Saint-Cyr und 3 Schüler der „Ecole Polytechnique“ besetzt worden. Auch zur Schaffung von 32 Landungsstellen („stations d'atterrissage“) im Nordosten Frankreichs ist eine gewisse Summe (Fr. 500,000. —) bestimmt worden. Zu diesen Fr. 500,000. — kommen noch hinzu die zur Zeit in den Händen der Lokalkomitees sich findenden Subskriptionsgelder, welche zum Ankaufe der für den Ausbau der Landungsstellen nötigen Terrains in Aussicht genommen worden sind. Auch Naturalgaben sind hier zu erwähnen, welche in Terrains bestehen, die von Gemeinden zum Bau der Landungsstellen unentgeltlich abgegeben oder vermietet wurden. Diese Geschenke sind mitunter von großer Bedeutung: Die Gemeinde Valenciennes hat z. B. ein Terrain von 20 Hektaren für 20 Jahre vermietet, was einer Summe von ungefähr Fr. 100,000. — entspricht. Die Gemeinde Longwy hat ebenfalls für

die Dauer von 15 Jahren à Fr. 1500. — jährlich Terrain vermietet.

Außerdem haben die Gemeinden und Lokal-komitees für den Unterhalt und, wenn nötig, für die Bewachung der Schuppen („hangars“) zu sorgen, was ebenfalls einer jährlichen Ausgabe von Fr. 10,000. — entspricht.

Das Nationalkomitee betrachtet jedoch seine Aufgabe als noch nicht beendet; es hegt vielmehr den Wunsch, der Armee mit der Zeit so viele Flieger verschaffen zu können als Flugapparate vorhanden sind. Ferner sollen möglichst viele Landungsstellen erstellt werden, um den Fliegern zum „Training“ reichlich Gelegenheit zu geben. Auch die Zahl der Freistellen soll erhöht werden. Dafür soll jedoch noch eine weitere Million erforderlich sein.

Am Schlusse dieses Abschnittes möchte ich noch einiges über die Budgetvorschläge für das Jahr 1913 beifügen.

Der Budgetentwurf für 1913 sieht bezüglich der aeronautischen Truppen einen Ergänzungskredit von Fr. 3,273,312. — vor. Vermehrung des Personals, Vermehrung der Fesselballons im Osten Frankreichs, Unterhalt der Aeroplane und der Automobile, Versuche mit Flugapparaten, Transportkosten usw. kommen dabei namentlich in Frage.

Außerdem schlägt der Budgetentwurf für 1913 einen Kredit von Fr. 56,940. — für das Personal und einen solchen von Fr. 6,705,000. — für das Material der „établissements d'aéronautique“ vor. Die Summe von Fr. 6,705,000. — soll folgendermaßen verwendet werden:

für die Aviatik	Fr. 5,020,000. —
für die Luftschiffahrt	„ 1,160,000. —
für Versuche	„ 500,000. —
für Transporte	„ 25,000. —

Am Anfang dieses Jahres waren in der französischen Armee 208 Flugapparate („avions“) im Gebrauch; im Laufe des Jahres 1913 sollen noch 322 Apparate aus der Kriegsreserve hinzukommen, so daß am Ende des Jahres 1913 die französische Armee, mit den dank freiwilliger Beiträge angekauften Apparaten, über die stattliche Zahl von ungefähr 600 Aeroplanen verfügen wird (Ausfälle nicht mitgerechnet). Außerdem sollen im Jahre 1913 zuhanden der Kriegsreserve 400 Aeroplane angekauft werden.

Was die lenkbaren Luftschiffe anbetrifft, so besitzt die französische Armee zur Zeit deren 14, d. h. 6 Kreuzer („croiseurs“), 5 Aufklärer („éclaireurs“) und 3 Vedetten.

Die Kreuzer tragen folgende Namen: Adjudant Vincenot, Adjudant Réau, Lieutenant Chauré, Dupuy de Lome, Commandant Coutelle, Spieß.

Die Aufklärer heißen: Capitaine Marchal, Lieutenant Selle de Beauchamp, Capitaine Ferber, Conte, Fleurus, und die Vedetten: Liberté, Temps und Colonel Renard.

Besondere Maßnahmen sollen in Zukunft getroffen werden, um den Aviatikern eine größere Sicherheit zu gewähren. Es soll namentlich bei der Rekrutierung derselben mit größerer Sorgfalt vorgegangen werden. Viele Unglücke sind z. B. der schlechten Sehkraft oder der schwachen Herzkonstitution des Fliegers zuzuschreiben. Auch die Ausbildung soll eine gründlichere und sorgfältigere sein. Ferner soll der Materialfrage eine besondere

Aufmerksamkeit geschenkt werden. Dank freiwilliger Beiträge seitens Privater (wie z. B. des bekannten Deutsch de la Meurthe) sind sog. „laboratoires d'aérodynamique“ geschaffen worden, in welchen Versuche verschiedener Art ausgeführt werden. Auch ein diesbezüglicher Lehrstuhl an der Pariser Universität ist geschaffen worden.

In Zukunft soll ferner jedem Aviatiker ein Mechaniker zugeteilt werden, welcher vor jedem Fluge den Apparat gründlich inspiziert. Der Aviatiker soll aber auch selbst seinen Apparat kennen, und namentlich mit den Funktionen des Motors vertraut sein.

In jedem „centre aéronautique“ soll wöchentlich eine Inspektion sämtlicher Apparate stattfinden.

#### G) Die Verwendung der Aeronautik in den französischen Manövern von 1912.

Die Manöver sollten diesmal kriegsmäßiger gestaltet werden als andere Jahre. Die Parteikommandanten besaßen vollkommene Freiheit im Handeln; es durfte jeder von dem Gegner nur soviel wissen, als er durch seine eigenen und normalen Aufklärungsorgane (Kavallerie, Luftschiffe, Flugapparate usw.) in Erfahrung bringen konnte. Aus diesem Grunde verfügte die Manöverleitung (General Joffre), daß Mitteilungen an die Presse erst am vorletzten Tage, d. h. Manövertage, gemacht werden dürfen.

Die „ordre de bataille“ der aeronautischen Truppen, welche an den Manövern teilnahmen, setzt sich zusammen wie folgt:

Generaldirektion der aeronautischen Abteilung: Oberst Romazotti, Adjunkt des „inspecteur permanent de l'aéronautique militaire“.

Chef der Aviatik der blauen Armee: Oberstlieutenant Estienne.

Chef der Aviatik der roten Armee: Oberstlieutenant Bouttiaux.

Es waren ca. 10 Fluggeschwader zu je 6, 4, oder 3 Flugapparaten, im ganzen ca. 54 Apparate, an den Manövern beteiligt.

Die blaue Partei verfügte über ca. 33 und die rote über ca. 22 Aeroplane. Außerdem hatte jede Partei ein lenkbares Luftschiff (Blau hatte den „Puy de Lome“ und Rot den „Adjutant Réau.“)

Es waren Apparate verschiedener Firmen vorhanden, Blériot, Deperdussin, Nieuport, Hanriot, Rep, Borel, Breguet, Henri und Maurice Farman waren am meisten vertreten.

Wenn immer möglich, werden bloß Apparate der gleichen Marke zu einem Fluggeschwader vereinigt; dies schon in Anbetracht der mitzuführenden Ersatzstücke („pièces de rechange“). So hatte z. B. Blériot ein Fluggeschwader von ein- und zweiplätzigem Aeroplanen gestellt. Von Deperdussin waren verschiedene Fluggeschwader zu zweiplätzigem Aeroplanen vorhanden, außerdem zwei dreiplätzig Apparate. Nieuport hatte drei dreiplätzig Apparate gestellt, Hanriot ein Fluggeschwader von vier zweiplätzigem Apparaten, Rep und Borel je ein vollständiges Fluggeschwader zu zweiplätzigem Aeroplanen. Von Breguet waren zwei dreiplätzig Apparate vorhanden. Ferner hatten Henri und Maurice Farman verschiedene vollständige Fluggeschwader geliefert.

Die meisten Apparate waren mit Gnome-Motoren und mit der „helice intégrale Chauvière“ versehen. Dank dieser letzteren soll Védrières

seinerzeit den Schnelligkeitsrekord geschlagen haben.

Ca. 80 Automobilfuhrwerke waren den Aeroplanen zugeteilt, nämlich: „roulottes à monoplane avec avant-trains“, „tracteurs de chariot à biplan“, „voitures de ravitaillement“, usw., ferner 5 „Camions-ateliers“. Speziell die Firmen: Dion-Bouton, Brasier, Delahaye und Renault waren dabei vertreten.

Ein vollständiges Fluggeschwader („escadrille“), welches aus 3 „sections“ zu zwei Aeroplanen besteht (also 6 Aeroplane hat) besitzt folgende Fuhrwerke:

1. ein leichtes Automobil für den Kommandanten des Fluggeschwaders; mit diesem Wagen soll sich der Kommandant rasch von einer Stelle zur anderen begeben und die Verbindung zwischen Generalquartier und „parc d'aviation“ leicht aufrecht erhalten können;

2. 6 „break-tracteurs“, welche zum Transport der Offiziere und des personnel mécanicien dienen; auch kleine Ersatzstücke, Zelte, Werkzeuge usw. werden darauf verladen; im Notfalle werden diese Wagen auch für den Sanitätsdienst hergerichtet;

3. 3 „Camions“, auf welchen die größeren Ersatzstücke und das Parkmaterial verladen werden, z. B. Flügel, Motoren, Teile von Motoren, Werkzeuge für kleinere Reparaturen usw.;

4. ein „Camion-Atelier“;

5. verschiedene Typen von „remorques“.

Das interessanteste Fuhrwerk ist jedenfalls das „Camion-Atelier“, die neueste Erfindung der französischen Militäringenieure; es wurde in den diesjährigen Manövern zum ersten Mal verwendet. Das „Camion-Atelier“ ist eine wandelnde Werkstatt, in welcher auf einer Fläche von 4 m Länge und 2 Meter Breite mit viel Geschick, eine große Anzahl Maschinen angebracht worden sind, dank welcher sämtliche Reparaturen am Motor und am Flugapparate ausgeführt werden können. Der Wagen kann geöffnet werden; man kann aber auch im geschlossenen Wagen arbeiten.

Sämtliche in der Armee verwendeten „Camions-Ateliers“ sollen von der Firma „Crochat-Brasier“ erbaut worden sein; sie sollen in den Manövern gute Dienste geleistet haben.

Die „remorques“ dienen zum Transport der Flugapparate, der Flügel usw. Der Aeroplan darf jedoch nicht an seine „remorque“ oder an seinen Schuppen („hangar“) gebunden sein; er soll sich auf dem Luftwege deplazieren und, wenn notwendig, z. B. unter einem Baume oder sogar unter freiem Himmel übernachten können. Es wurden diesbezüglich in den diesjährigen Manövern Versuche gemacht, welche, dank der guten Witterung, von Erfolg gekrönt waren.

Die „tracteurs“ und „remorques“ gehören zum Gefechtstrain; die „Camions-Ateliers“ dagegen werden weiter hinten nachgeführt,

Die Trains der verschiedenen Fluggeschwader haben sich im allgemeinen in den Manövern als beweglich gezeigt; sie haben ihren Standort oft und rasch gewechselt, viele derselben haben während der Manöverzeit nicht weniger als 500 km zurückgelegt.

Während bei früheren Manövern die aeronautischen Truppen weiße Armbinden trugen, also mehr oder weniger neutral waren, bald von der einen, bald von der anderen Partei verwendet

wurden, da niedergingen, wo die Umstände es verlangten und zwar ohne Rücksicht darauf, ob in Feindes- oder Freundesland, trugen sie in diesem Jahre zum ersten Male das Abzeichen ihrer Partei und wurden außer Gefecht gesetzt, wenn sie auf feindlichem Gebiete landeten.

Die strategische und taktische Aufklärung durch Luftschiffe und Aeroplane wurde in den letztjährigen Manövern speziell erprobt; ein Teil der Aeroplane wurde der Artillerie und Kavallerie zugeteilt: bei der indirekt schießenden Artillerie waren die Aeroplone mit dem Aufsuchen der Ziele beauftragt und während dem Schießen hatten sie die Einschläge zu beobachten und darüber zu melden; Kavallerie und Aeronautiker hatten gemeinsam aufzuklären und sich in ihrer Tätigkeit gegenseitig zu unterstützen.

Was für ein Resultat hat sich nun da ergeben?

Ich persönlich muß gestehen, daß mir die ganze Organisation der aeronautischen Truppen, insbesondere diejenige der Aviatik, sehr imponierte. Wenn auch bis jetzt die Leistungen noch nicht als vollkommene betrachtet werden dürfen, so ist doch nicht zu verkennen, daß schon gutes erzielt wurde. Die Flüge werden mit Ruhe und Sicherheit ausgeführt und Offiziere und Mannschaft sind mit Begeisterung dabei. Die Vorbereitungen zum Fluge werden rasch getroffen und bald verschwindet der Apparat in den Lüften. Zu bemerken ist, daß während der ganzen Manöverzeit kein einziger Unglücksfall passiert ist.

Ueber die Leistungen der Luftschiffe war man dagegen eher enttäuscht; sie waren zu sehr an ihren Schuppen gebunden und es fehlte ihnen an Beweglichkeit. Die Franzosen geben übrigens selbst zu, daß die deutschen Luftschiffe leistungsfähiger sind als die ihrigen; sie behaupten aber und dies vielleicht mit Recht, mit den Flugapparaten Besseres zu leisten als die Deutschen.

Die Beobachter (Stabsoffiziere) sollen im allgemeinen gut gemeldet haben, so daß jeder Partekommandant über die Lage seines Gegners stets ziemlich gut orientiert war.

Auch bei beginnender Dunkelheit sollen Flüge ausgeführt worden sein. Als z. B. General Marion (Rot) schon seit längerer Zeit keine Nachrichten mehr hatte von seiner Kavalleriedivision (General Vervaire), gab er dem Chef seines „parc d'aviation“ den Befehl, durch einen Flieger die Kavalleriedivision aufsuchen zu lassen und dem Kommandanten derselben einen schriftlichen Befehl zu übergeben. Lieutenant Bordage wurde mit dieser Aufgabe betraut. Nachdem er 20 km überflogen hatte, begegnete er einer größeren Kavallerieabteilung; er landete, bemerkte jedoch, daß es feindliche Kavallerie war und flog wieder unbemerkt davon. Auf 500 m Höhe angelangt, sah er in der Ferne eine Staubwolke; als er weiter vorrückte, erkannte er General Virvaire mit seiner Kavallerie; er näherte sich dem Boden und ließ sein Couvert fallen; dasselbe wurde sofort von einem Reiter in Empfang genommen und General Virvaire übergeben. Nachdem er seine Aufgabe glücklich gelöst hatte, begab sich Lieutenant Bordage wieder auf den Rückweg und landete gut und sicher beim „parc d'aviation“ St. Maure, zwischen zwei speziell zu diesem Zwecke angezündeten parallelen Feuerlinien.

Was nun die Tätigkeit derjenigen aeronautischen Truppen anbetrifft, welche der Artillerie zugeteilt, und mit dem Aufsuchen der Ziele, dem Beobachten der Einschläge usw. beauftragt waren, kann ich hier nichts Näheres mitteilen, man konnte diesbezüglich nichts beobachten. Derartige Sachen lassen sich überhaupt nur beim Scharfschießen richtig erproben.

Die der Kavallerie zugeteilten aeronautischen Truppen sollen dagegen gut gearbeitet und der Kavallerie bei der Aufklärung sehr gute Dienste geleistet haben.

Auf dem Manöverfeld sollen auch Versuche mit drahtloser Telegraphie gemacht worden sein. Ein Farman-Zweidecker soll mit einem derartigen Apparate ausgerüstet gewesen sein. Der Apparat (eine Erfindung der Herren Pellin, Tissot und Rouzet) soll gut funktioniert haben. Während 100 km soll der Flieger mit der Empfangsstation ununterbrochen in Verbindung gewesen sein.

Obwohl die militärische Aviatik in Frankreich enorme Fortschritte gemacht und in einer kurzen Spanne Zeit gute Leistungen hervorgebracht hat, so darf man doch ihren Wert nicht zu hoch einschätzen, denn sie wird immer eine delikate Waffe bleiben, welche von den Witterungs- und anderen Verhältnissen stets abhängig sein wird. Dank des prächtigen Wetters, welches während der ganzen Manöverperiode herrschte, konnte sie gut zur Geltung kommen. Wie steht es aber mit ihren Leistungen bei Nebel oder schlechter Witterung? Bei Nebel insbesondere ist ihre Tätigkeit lahm gelegt. Das Fliegen wird sehr gefährlich und die Beobachtung ist total ausgeschlossen. Dies konnte man erfahren am ersten Manövertage, als das Manöverfeld von einem dichten Nebel bis ca. 10 Uhr vormittags umhüllt war. Einige Apparate waren aufgefliegen, mußten aber bald wieder unverrichteter Sache landen.

Zum Schlusse nun noch etwas über die Aeronautik als Waffe. Ich wiederhole, die Aviatik insbesondere hat sich als Aufklärungsmittel sehr brauchbar erwiesen. Wie steht es aber mit der Bewaffnung der Luftschiffe und Flugapparate? Wie kann sich z. B. ein Flugapparat gegen Angriffe eines feindlichen Aeroplans verteidigen? Hierüber ist man noch im Unklaren. Die Franzosen haben diesbezüglich Versuche gemacht; es sollen verschiedene Aeroplane mit Mitrailleusen ausgerüstet worden sein; auch das Bombenwerfen vom Flugapparate aus soll man versucht haben; etwas definitives ist aber bis dato noch nicht zustande gekommen. Es sollen auch Versuche gemacht werden mit besonderen Ausrüstungen zum Schutze des Führers eines Aeroplans und des Beobachters.

Die Zukunft wird uns zeigen was wir von dieser neuen, sog. „fünften Waffe“, noch zu erwarten haben; eines steht jedenfalls jetzt schon fest, eine Aenderung der Taktik wird die Aeronautik kaum hervorrufen; sie wird in den Händen eines guten Führers, unter günstigen Bedingungen, stets ein treffliches Aufklärungsorgan sein und vielleicht sogar in dieser Eigenschaft mit der Zeit unentbehrlich werden; sie wird dadurch die Tätigkeit der anderen Waffen aufs beste unterstützen können.

Der Militärschriftsteller Marty-Lavauzelle sagt in der „France Militaire“ sehr richtig:

„L'aviation a fait des choses étonnantes. Elle „ne change cependant encore rien à la tactique

„ni à la stratégie. Quelques uns considèrent „déjà qu'elle pourrait bien transformer les méthodes actuelles du commandement. C'est aller „trop vite. Elle y introduit un élément nouveau, voila tout. J'estime que, pour le moment „il faut s'en tenir à ceci, qu'elle est un puissant moyen d'action, à utiliser chaque fois „qu'il est possible, ainsi d'ailleurs, qu'il a été „fait aux manoeuvres d'armée. Mais on ne „doit pas perdre de vue que ce moyen d'action „pour si puissant qu'il soit, n'est pas utilisable „par tous les temps. Il ne faut donc pas prématurément bâti sur l'utilisation de l'aviation „dans l'art militaire des théories qui risqueraient, à la pratique, de se trouver inapplicables.“

### Ausland.

**Deutschland. Fliegerunteroffiziere.** Im Jahre 1912 wurden auf dem Flugplatze Lindenthal der deutschen Flugzeugwerke 12 Unteroffiziere unter Leitung des Fliegers Schirrmeister ausgebildet. Dieselben haben sich sehr gut bewährt und hat die Heeresverwaltung deshalb beschlossen in diesem Jahre 30 Fliegerunteroffiziere ausbilden zu lassen. Haben dieselben die vorgeschriebenen Prüfungen nach vollendeter Ausbildungszeit gut bestanden, so werden sie dauernd in die Fliegertruppe aufgenommen, sie müssen sich darin verpflichten 6 Jahre weiter zu dienen, sie erhalten erhöhte Löhnung und während der Ausbildungsperiode monatlich 75 Mark Zulage, außerdem werden ihnen nach tadellos zurückgelegter Dienstzeit Zivilposten im Fliegerwesen zugesichert. Die Bedingungen zum Eintritt in die Fliegertruppe sind für die Unteroffiziere die gleichen wie für die Fliegeroffiziersaspiranten, also sie müssen unverheiratet sein, ganz gesund und sehr scharfe Sehkraft besitzen, überhaupt körperlich für ihre neue Tätigkeit vollständig geeignet sein, sie dürfen nicht über 75 Kilo wiegen und müssen bei der Truppe schon mindestens 3 Jahre gedient haben, in ihrem Zivilberufe müssen sie Schlosser, Monteure oder Maschinisten gewesen sein. Verwandt werden sie auf militärischen Flugzeugen nur als Flugzeugführer, nicht aber als Beobachter, dieser Posten wird immer von Fliegeroffizieren besetzt.

**Deutschland. Die Sieger in den Dauerritten** für Kavallerieoffiziere um den Kaiserpreis sind für jedes Armeekorps einer, der also am besten die gestellten Bedingungen erfüllt. Für jedes der 25 deutschen Armeekorps hat der Kaiser als Ehrenpreis einen sehr wertvollen Pokal gestiftet. In den Besitz eines solchen Pokales tritt aber nur der, welcher zweimal hintereinander Sieger bei diesen Dauerritten war. Zur Teilnahme an denselben sind sämtliche Rittmeister, Oberleutnants und Leutnants der deutschen Kavallerie berechtigt. Im Jahre 1912 erwarben sich 3 Offiziere die Kaiserpokale als Eigentum. B. v. S.

**Deutschland. Transport der Maschinengewehre durch Schneeschuhläufer.** (Nach österreichischem Vorbilde). Die in gebirgigen Gegenden liegenden Truppenteile, die zumeist länger als die in der Ebene hausenden sich hohen Schnees erfreuen, sind bei jeder sich bietenden Gelegenheit an der Arbeit, um sich im Schneeschuhlaufen zu üben. Namentlich die Jägerbataillone huldigen diesem Sport und Vogesen wie Schwarzwald bilden willkommene Schneelaufbahnen. Das Maschinengewehr aber, das ganz besonders zu Ueberfällen und zur Verteidigung hochgelegener Engpässe sich eignet, läßt sich auf Tragtieren oder Fahrzeugen im schneedurchwehten Gebirge schwer fortbringen. Daher hat man bereits in Oesterreich angefangen, die Maschinengewehre im hohen Schnee durch Schneeschuhläufer fortschaffen zu lassen. Versuche haben ergeben, daß ein gewöhnlicher Mann das 17 kg wiegende Schwarzlose-Gewehr, das in der österreichisch-ungarischen Armee im Gebrauch ist, mit gepolsterter Rückentrage etwa vier Stunden ohne Unterbrechung und ohne Ueberanstrengung auf Schneeschuhen bergauf und bergab befördern kann. Die Holzlafette wird auf einem zusammenlegbaren Schlittengestell von einem zweiten Mann mit Schnee-