

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

Band: 58=78 (1912)

Heft: 14

Artikel: Die französischen Manöver in der Trouée von Belfort und die Flugzeuge (Schluss)

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-29655>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.02.2026

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

ähnelt. In *Metz* sind gleichfalls drei Luftschiffe stationiert, und zwar je eins von der unstarren, halbstarren und starren Bauart. Das unstarre Schiff ist der alte Parseval P I, das halbstarre der im letzten Kaisermanöver durch Brand fast zerstörte M III. Es ist zweifelhaft, ob der Erneuerungsbau noch während der Kölner Manöver fertig wird. Der starre Metzer Luftkreuzer Z I hat im letzten Sommer durch Ingenieure der Zeppelin-Gesellschaft einen durchgreifenden Umbau erfahren. Auch die Kraftquelle wurde stark vergrößert, indem man an die Stelle der alten Motoren von je 85 Pferdekräften die beiden je 115pferdigen, brauchbar gebliebenen Motoren des bei *Weilburg* zerstörten Zeppelinschiffes Z II setzte. Die Kölner Uebungen sollen zunächst der Ausbildung neuer Mannschaften dienen, und dann Klarheit über die Verwendungsmöglichkeit der drahtlosen Telegraphie auf Luftschiffen für militärische Aufgaben, schaffen. Die in Köln stationierten Schiffe sind sämtlich mit Funkenstationen für größere Reichweiten ausgerüstet. Ueber die Art, in der die Regierung die für Zwecke der Luftfahrt im preußischen Etat für 1912 geforderten 50,000 Mark zu verwenden beabsichtigt, ist im gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Bestimmung getroffen worden. Der Betrag ist der einzige in Preußen für Luftschiffahrt geforderte, außer Beträgen für bezügliche Unterrichtszwecke, die im Etat des Unterrichtsministeriums enthalten sind. Die Summe wird darum den verschiedensten Zwecken dienstbar gemacht werden, und es schweben noch Verhandlungen des dafür zuständigen Ressorts der Bauabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten mit anderen Ressorts der preußischen und der Reichsregierung, in deren Etats ebenfalls Summen für Luftschiffahrtzwecke vorgesehen sind. Aus Anlaß seines Geburtstages hat der *Kaiser* eine *Geldprämie* von 50,000 Mark aus seiner Schatulle für den besten nächstjährigen deutschen *Flugzeugmotor* gestiftet, der von einem Komitee erster Sachverständiger geprüft und begutachtet werden soll. Es wurde vielfach als ein Mangel empfunden, daß die Zahl der deutschen Flugzeugoffiziere gegen die Frankreichs nicht unerheblich zurücksteht. Um eine wesentliche *Vermehrung der militärischen Flugzeugführer* zu erreichen, hat das Kriegsministerium verfügt, daß 60 Offiziere aus der ganzen Armee, die durch die Generalkommandos vorgeschlagen wurden, den verschiedenen Flugzeugfabriken zugeteilt werden, um auf deren Flugplätzen das erste Pilotenzengnis zu erwerben. Die Kommandierung der Offiziere erfolgte vom 1. Februar bzw. 1. März d. J. ab. Unabhängig hiervon bleibt die weitere Ausbildung auf der *Fliegerschule in Döberitz*, wo die Offiziere nach Erwerbung des ersten Pilotenzugnisses ihre weitere militärische Ausbildung im Fliegen erhalten. Die Fliegerkurse in Döberitz werden daher von der neuen Maßnahme nicht weiter berührt, wohl aber steht in Aussicht, daß das deutsche Heer in nicht langer Zeit auf dem Gebiete des militärischen Flugwesens erheblich vorwärts schreitet. Die Flugzeugfabriken, denen die Offiziere zugeteilt werden, sind folgende: Albatros-

werke, Rumplerwerke, Dornerwerke, Harlanwerke, Luftverkehrsgesellschaft, deren Flugplätze sämtlich in Johannisthal liegen, sowie Aviatikwerke in Mühlhausen i. E. und Eulerwerke in Frankfurt a. M. Die Kommandierung dürfte auch im wesentlichen Interesse der Flugzeugindustrie liegen, der eine angemessene Entschädigung für die Ausbildung von der Militärbehörde gezahlt wird. Dem auffallend großen Andrang von Offizieren, die sich als Flieger ausbilden lassen wollen, wird durch die vermehrte Ausbildung entgegengekommen, und man nimmt an, daß der Vorsprung der französischen Armee auf diesem Gebiet bald eingeholt werden wird. Die Bezüge der Offiziere während dieser Ausbildung auf den Flugplätzen der Gesellschaften sind die gleichen wie bei ihrer Tätigkeit in Döberitz. Der heutige deutsche Standpunkt hinsichtlich der militärischen Verwendung des Aéroplans wird dahin resümiert, daß der Apparat militärischerseits zu Aufklärungs- und Meldezwecken benutzt wird, und zwar soll er die schon dazu vorhandenen Mittel ergänzen, ohne eins davon zu ersetzen. Sein Hauptvorteil liegt in seiner großen Geschwindigkeit, die etwa 80 bis 100 km in der Stunde beträgt, also mehr als die der Schnellzüge. Die Annäherung eines Gegners, der noch über einen Tagemarsch entfernt ist, kann somit in 20 bis 30 Minuten dem eigenen Führer gemeldet werden. Feindliche Postenketten, Vortruppen, Verschleierungen, besetzte Flussläufe und gesperrte Täler bieten dabei kein Hindernis, wie für die Kavallerie; dafür aber ist die Abhängigkeit des Flugzeuges vom Wetter noch groß. Diese Abhängigkeit wird auf die kurze Entwicklungszeit der Flugindustrie und auf die Gefährlichkeit übereilter Versuche und Waghalsigkeiten zurückgeführt, man hofft jedoch, daß mit der Zeit bei vernunftmäßiger Weiterarbeit der Aéroplan immer dienstsicherer ausgestaltet werden wird.

β.

Die französischen Manöver in der Trouée von Belfort und die Flugzeuge.

(Schluß.)

Die Uebung am 12. bei Villersexel wurde um 11 Uhr morgens beendet, jedoch bereits abends 7 Uhr wieder fortgesetzt. General Bonneau entschloß sich, das Dorf Vellechevreux auf dem rechten Flügel des VIII. Korps durch einen Nachkampf zu nehmen. Allein die weiße Partei unternahm einen sehr gut angeordneten und mit viel Geschick und Schneid ausgeführten Gegenangriff, so daß der Angriff der roten Partei für abgeschlagen erklärt wurde, und dieselbe zurückgehen mußte. Am Morgen des 13. befanden sich daher bei Tagesanbruch, als das Manöver wieder begann, beide Parteien in den gestern von ihnen innegehabten Stellungen. Allein in diesem Zeitpunkt änderte sich die allgemeine Lage vollständig. Denn die Manöverleitung nahm an, daß die Festung Belfort inzwischen gefallen sei, und daß das Belagerungskorps sofort begonnen habe, das VIII. Korps zu verstärken. General Picard entschloß sich daher, die geplante allmähliche Rückzugsbewegung einzustellen, und

gleich zu versuchen, den Gegner nach Westen zurückzuwerfen. Das VII. Armeekorps antwortete mit einem kräftigen Gegenangriff, der sich in der Durchführung befand, als die Manöverleitung um 10 Uhr das Signal zur Beendigung der Manöver geben ließ.

Aus diesem letzten Manövertage verdient besonders der von beiden Parteien, sowohl bei deren Oberkommando wie bei den Truppen hervorgetretene Geist der Offensive Hervorhebung. Der Kriegsminister folgte den Manövern auch dieses Tages zu Pferde, während der Ministerpräsident ihnen im Automobil beiwohnte, und den Manöverleiter, General Chomer, zu der hervorragenden Hingabe und Ausdauer der Offiziere und Mannschaften beglückwünschte. Ein Besuch nebst eingehender Besichtigung des Aéroplanflugfeldes bei Héricourt seitens der fremden Offiziere und die üblichen Manöverschlußfestlichkeiten schlossen sich in Belfort den Manövern an, und ein den Truppen die volle Anerkennung des Ministerpräsidenten und des Kriegsministers für ihre Leistungen aussprechender Tagesbefehl beendete die Manöverperiode. Der Verlauf der Manöver befriedigte auch die schärfste Kritik und wurden dieselben übereinstimmend von inländischen und auswärtigen Beurteilern als in jeder Hinsicht sehr gelungen erklärt. Ebenso übereinstimmend war das anerkennende, allgemeine Urteil über die unter abnormen Hitzeverhältnissen, starkem Wassermangel, Kantonierungsschwierigkeiten, häufigen Bivouaks und täglichen Vorposten, bewiesene Ausdauer, Hingabe, Ausbildung, Haltung und Schneid der Truppen. Nur die Disziplin der zum Gefecht an- und aufmarschierenden Infanterie wurde von ausländischer Seite bemängelt, hingegen das energische Vorgehen der Infanterie im Gefecht und die Gewandtheit und das selbständige Zurechtfinden des einzelnen Mannes gelobt, dagegen die Benutzung der Deckungen nicht immer als zweckmäßig bezeichnet. Allein es handelte sich oft dabei nur um Deckung gegen Sicht gegenüber den Aéroplanen, so daß auch Getreidegarben und Strohhaufen als Deckung galten. Das unbegrenzte Mindestmaß der französischen Infanterie machte sich in der äußern Erscheinung der Truppen bemerkbar. Die Remontierung der Kavallerie erwies sich als gut, weniger die Kondition der Pferde. Die infolge der Vermehrung der selbständigen Kavalleriedivisionen eingetretene Verminderung der Divisions- und Korpskavallerie machte sich in dem schwierigen Gelände empfindlich fühlbar. Der infolge des unübersichtlichen Geländes nur geringe Gefechtsanteil der Artillerie fand nur beim VIII. Armeekorps bei der Abwehr des Vordringens des Gegners über die Oignonübergänge einen angemessenen Ausgleich. Die Führung beider Parteien wurde namentlich durch die Flugapparatführer gut informiert. Als typisch im Gefecht sprach sich das Umfassen des einen Flügels des Gegners und das Bestreben seiner Ueberwältigung dort mit überlegenen Kräften aus. Daß die rote Partei ungeachtet ihrer Ueberlegenheit das schwächere Deckungskorps der Belagerung von Belfort nicht zurückzuwerfen vermochte, galt durch

das Eingreifen der Manöverleitung veranlaßt, welche die gemischte Jäger- und Zuavenbrigade des VII. Armeekorps der weißen Partei zugeteilt hatte.

Ueber die Anordnungen für die Flugzeugführer und ihre Aéroplane und deren Verwendung wird von kompetenter fachmännischer, auswärtiger Seite des näheren folgendes berichtet. Schon bei den vorangegangenen Divisionsmanövern hatten die Militärflieger und ihre Apparate, ungeachtet der schwierigen Wetter- und Geländeverhältnisse, sehr gutes geleistet. Für sie waren drei Parks und zwar für die beiden Parteien bei Vesoul und Héricourt, für die Manöverleitung bei Villersexel errichtet. Die Flugzeuge wurden nur für Erkundungszwecke verwendet. Passierten sie den feindlichen Feuerbereich in geringerer Höhe wie 500 m, so wurden sie außer Gefecht gesetzt. Bestimmte Ausweicheregeln waren für sie nicht gestellt. Es nahmen über zwei Dutzend Militär- und Zivilflieger, darunter nur erste Kräfte, an den Manövern teil, eine verhältnismäßig sehr geringe Zahl, da Frankreich über je 200 ausgebildete Offizier- und Zivilflieger verfügt. Die in Vesoul verbleibenden Flieger führten dem Publikum einige sehr gelungene Flüge auf dem dortigen Flugfelde auf ihren Apparaten vor, die durchgängig wesentlich verbesserte Konstruktionen gegen die in Deutschland verwandten Flugzeuge darstellten. An Doppeldeckern waren vertreten: Die Systeme Henry, Maurice Farman, Sommer und Breguet, letzteres ein Flugzeug von über 1000 kg Eigengewicht, das besonders für die Beförderung schwerer Lasten gebaut ist, und während des Manövers den Beweis erbringen sollte, daß es auch im gegebenen natürlichen Gelände ebenso gut landen und wieder aufsteigen könne, wie die leichter gebauten Systeme. An Eindeckern waren vorhanden: In erster Linie die Blériot-Flugzeuge, berühmt als die Inhaber fast aller Weltrekorde, ferner Depardussin, Morane und Nieuport. Die Eindecker wurden durchweg als Einflieger geflogen, während die Zweidecker fast sämtlich für die Aufnahme eines Beobachters eingerichtet waren. Die ersteren zeichneten sich durch ihre Fähigkeit aus, bei stärkerem Winde zu fliegen, indessen schien es, daß die heute bemerkbare Vorliebe für diesen Typ nicht unbestritten ist, weil die Mitnahme eines Beobachters, wie sie in Deutschland die Regel ist, für alle Kriegslagen — nicht bloß für die Erkundung — sehr große Vorteile bietet. Es war das erste Mal, wie erwähnt, daß eine so große Anzahl von Fliegern, noch dazu alle von erprobter erstklassiger Qualität an einem Manöver teilnahmen. Im Unterschied zum Vorjahr, wo die Flugzeuge an feste Stationen gebunden waren, sollte dieses Mal ihre Bewegungsfreiheit in weitestem Umfange erprobt werden. Die Voraussetzung hierfür, daß sie sich jederzeit auch ohne Zelte behelfen könnten, war von den Blériot- und Breguet-Apparaten bereits erfüllt, indem diese in ganz kurzer Zeit demontiert und wieder zusammengesetzt werden konnten. In demontiertem Zustande vermochten sie den Truppen bzw. Stäben unter Zuhilfenahme eines Automobil-Untergestells überallhin zu folgen, bei schlechtem Wetter wurden sie durch eine im Automobil mitge-

führte Plandecke geschützt. Es lag auf der Hand, wie viel kriegsverwendbarer die Flugzeuge gerade durch diese Art von Einrichtungen wurden. Bei den Manövern ereignete sich nur ein ernster Aéroplan-unfall, indem ein Fliegeroffizier auf einem Erkundungsfluge von Vesoul nach Villersexel einen Baum streifte, aus 10 m Höhe mit inneren Verletzungen abstürzte, und der Apparat vollständig zertrümmerte. Dem Führer der roten Partei, General Bonneau, waren neun Militärflieger zugeteilt, dem Führer der weißen Partei, General Picard, sieben, dem Hauptquartier drei. Eine vierte Gruppe von drei Offizieren setzte bereits früher begonnene Spezialstudien unter den kriegsmäßigen Bedingungen des Manövers weiter fort. Besonders auffallend war das Streben der Truppen, sowohl beim Marsch, wie während der Ruhe, nach Möglichkeit sich gegen Sicht von oben zu decken. Das Manövergelande war hierfür fast überall sehr geeignet, da es, wie erwähnt, äußerst hügelig und mit vielen Forsten und kleineren und größeren Baumgruppen durchsetzt war. Wo dies nicht der Fall ist, wird jedoch auch die größte Vorsicht nur wenig gegen die Beobachtung durch die Flieger helfen, besonders wenn den Gegnern nicht acht, sondern mehrere Dutzende Flugzeuge zur Verfügung stehen, die, so lange es hell ist, nach allen Richtungen hin die Luft durchkreuzen. Das einzige sichere Mittel gegen sie werden die Nachtmärsche bieten, die unter diesen Umständen eine erhöhte Bedeutung erlangen müssen. Am ersten Manövertage herrschte ein bösartiger, wirbelnder Wind, so daß das Aufsteigen von Flugzeugen höchstens im Ernstfalle gerechtfertigt gewesen wäre. Die drei Hauptfliegerstationen in Vesoul, Villersexel und Héricourt hatten die Apparate sämtlich in den dort errichteten sehr praktischen und geräumigen Zelten versammelt. Ein Flugzeug hatte beim Versuch des Aufsteigens eine leichte Flügelhavarie erlitten, und man war bald wieder eifrig dabei, mit feldmäßigen Mitteln den Schaden zu reparieren. Die Schaffung dieser Möglichkeit ist bei weitem der wichtigste Fortschritt im Militärflugwesen, der im letzten Jahre gemacht worden ist, und gerade hierin zeigte es sich, wie gründlich und methodisch die Franzosen beim Ausbau der „vierten Waffe“ zu Werke gehen. Im Prinzip kommt es darauf hinaus, daß zu jedem Flugzeug ein Automobil gehört, das die Mechaniker mit allen erforderlichen Reparaturwerkzeugen und kleineren Ersatzteilen mit sich führt, außerdem aber für den Transport des Flugzeuges verwendet wird, so lange dieses nicht seiner eigentlichen Bestimmung des Fliegens dient. Zu jeder Fliegergruppe gehört ferner ein Flugtrainautomobil, auf dem die schwereren und größeren Ersatzteile, wie Flügel und Motoren, verladen sind, und das gleichzeitig als Schlosser- und Schmiedewerkstatt eingerichtet ist. Erst diese Organisation verleiht den Flugzeugen die Unabhängigkeit, die sie bedürfen, um den Stäben und Truppen überallhin folgen zu können. So lange sie an bestimmte Stützpunkte festgebunden sind, müssen die Befehlshaber, die sich anderswo aufzuhalten, und die Dienste der Flieger vielleicht drin-

gend gebrauchen, sich erst telegraphisch mit ihnen in Verbindung setzen, und bis dann die Flugordre erteilt ist, kann eine kostbare Zeit unwiederbringlich verloren gehen. Ist aber erst die französische Einrichtung der Begleitautomobile weiter ausgeführt, so dürfte jedes Armeekorps, jede Kavalleriedivision, vielleicht sogar jedes Artillerieregiment ein oder mehrere Flugzeuge zugeteilt erhalten, die sich stets bei der Truppe aufzuhalten hätten, und in jedem Augenblick eine ihnen zugewiesene Aufgabe lösen könnten. Allerdings gehörten dazu auch noch Flugzeugkonstruktionen, die die Herstellung der Flugbereitschaft aus dem Transportzustande in wenigen Minuten gestatten. Bei den Blériot- und den Breguetapparaten ist dies schon jetzt der Fall.

β.

Eidgenossenschaft.

Skikurse. Die im Monat Dezember 1911 und im Januar dieses Jahres vom Schweiz. Militär-Ski-Verein in und um Flims abgehaltenen, vom Bunde subventionierten und unter der Leitung von Herrn Major Froelich in Brugg, Instruktionsoffizier 5. Division bestandenen Militärskikurse nahmen für Leitung und Lehrpersonal einen in allen Teilen guten Verlauf und gingen ohne jeglichen Unfall ab.

Die Kursteilnehmer fanden tadellose und aufmerksame Unterkunft und Verpflegung im Hotel „Segnes“ in Waldhaus-Flims. Die in unmittelbarer Nähe liegenden wechselnden Hänge boten die denkbar günstigste Gelegenheit zum Üben, während die vorgerückteren und guten Fahrer in der Richtung Taminser Furka, Saïdonna, Segnespaß, Vorab, Segnes-Furka und beidseitig Rheintal aufwärts militärisch wie skitechnisch interessante und dankbare Exkursionen ausführten.

Die Kurse waren von 122 Teilnehmern besucht; 60 Anmeldungen konnten wegen Mangel an Subventionsgeldern leider nicht berücksichtigt werden. Die Teilnehmer rekrutierten sich aus allen Truppengattungen und sozusagen aus der ganzen Schweiz. Das Hauptkontingent stellte die Infanterie; 26 Mann gehörten den Gebirgstruppen an.

Dank eines zahlreichen und tüchtigen Lehrpersonals, dem Offiziers- und Unteroffizierskorps angehörend, konnte wacker und nutzbringend gearbeitet werden. Es ist erfreulich, konstatieren zu können, wie von Jahr zu Jahr das Skifahren in der Armee an Boden gewinnt, ein Sport, der, in militärische Bahnen geleitet und vom militärischen Standpunkte aus betrieben und instruiert, der Armee dereinst von unschätzbarem Werte sein wird.

Zu wünschen wäre indessen nur, es möchte seitens der Einheitskommandanten, höheren wie niedrigen, den militärischen Skikursen noch viel mehr Beachtung, Liebe und Unterstützung zuteil werden, sei es, daß sie ihre Untergebenen zur Teilnahme an Skikursen aufmuntern, ja selbst an solchen teilnehmen, sei es, daß sie durch einen bescheidenen jährlichen Beitrag in Verbindung mit der Bundessubvention das Skiwesen, ähnlich wie andere militärische außerdienstliche Bemühungen finanziell unterstützen und fördern helfen.

Ganz abgesehen von der militärischen Bedeutung des Skifahrens, stellt dasselbe an die einzelnen Fahrer, insbesondere bei einem militärisch organisierten Betrieb, wo ein gewisser Zwang zur Arbeit vorhanden ist, hohe Anforderungen an ihre körperliche wie geistige Leistungsfähigkeit, ihre Energie und Gesundheit; es wirkt daher dieser Sport direkt militärisch-erzieherisch, ein Grund mehr, demselben weitgehendste Unterstützung seitens des Bundes, sowohl als der Armeeangehörigen und allgemeine Sympathie entgegen zu bringen. Hoffen wir auch für die Zukunft das Beste.