

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

Band: 59=79 (1913)

Heft: 9

Artikel: Die Bekleidungs- und Gepäckfrage in Frankreich

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30420>

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: 12.12.2025

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

sicht den Ballon geführt und persönlich alle Manövrierorgane gehandhabt haben,

e) während jenen Aufstiegen nicht nur die notwendige Geschicklichkeit, sondern insbesondere Kaltblütigkeit, Entschlußfähigkeit (alles Eigenschaften, die für den Kommandanten eines lenkbaren Luftschiffes unentbehrlich sind) gezeigt haben.

4. Das „Brevet de pilote aviateur“ ist identisch mit dem gleichnamigen Diplom, welches auf Grund des „Réglement de la Fédération aéronautique internationale“ vom „Aéro-Club de France“ erteilt wird.

5. Das „Brevet d'aviateur militaire“ wird denjenigen Offizieren, Unteroffizieren und Soldaten der aktiven Armee, Reserve und Territorialarmee erteilt, welche als vom „Aéro-Club“ diplomierte „pilotes-aviateurs“ eine Serie von Probeflügen ausgeführt haben, deren Programm der „inspecteur permanent“ alljährlich zu bestimmen hat. Die Kandidaten müssen sich ferner mit Erfolg in einem theoretischen Examen über die Kenntnis der bei der Aviatik verwendeten Motoren ausweisen.

III. Der Flieger ist meistens mit der Führung seines Apparates derart in Anspruch genommen, daß er nicht zugleich beobachten oder wenigstens nicht sorgfältig genug beobachten kann; es muß ihm daher ein Beobachter, als Passagier, zugeteilt werden, welcher zu diesem Zwecke speziell auszubilden ist.

Durch eine Depesche vom 8. März 1912 ließ der Kriegsminister nachfragen, welche Stabsoffiziere und Hauptleute der Truppenkörper Lust hätten, sich als Beobachter ausbilden zu lassen.

Durch ein Rundschreiben vom 25. März 1912 gestattete er den sich freiwillig meldenden Artillerieoffizieren unter gewissen Bedingungen, an Uebungen mit Flugapparaten teilzunehmen; es wurde ferner bestimmt, daß die Beobachter während dieser Uebungen aller Vorteile (Sold, Pension usw.) des aeronautischen Personals teilhaftig sein sollten.

In Anbetracht des Fehlens genauer Bestimmungen bezüglich der Beobachterausbildung, fürchtete man allgemein, die Nachfrage nach derartigen Uebungen werde nicht groß sein.

Am 12. April gingen jedoch Gesuche ein von 105 Stabsoffizieren, welche den Wunsch äußerten, als Beobachter ausgebildet zu werden und am 29. desselben Monats ersuchten ferner 209 Offiziere der Truppenkörper um Aufnahme bei den aeronautischen Truppen (als Aeroplanführer und Führer lenkbarer Luftschiffe).

Durch ein Rundschreiben vom 19. April wurde ebenfalls vorgesehen, daß möglichst viele Offiziere der Armeekorps- und Kavalleriedivisionsstäbe zur Beobachterausbildung einzuberufen seien. Auch Offiziere der Truppenkörper sollen später, wenn diese ganze Angelegenheit genauer geregelt sein wird, als Beobachter ausgebildet werden.

Die Ausbildungszeit der Beobachter soll ca. 12 Tage umfassen. Die Uebungen sind auf allen Plätzen Mailly, Sissone und Châlons abzuhalten und zwar bei Anwesenheit von Truppen verschiedener Waffengattungen. Mit der Leitung dieser Kurse sind die Kommandanten der 6., 20. und 2. Armeekorps betraut.

Der Kriegsminister hat die Zahl der auszubildenden Beobachter auf 210 festgesetzt.

Ueber die Art und Weise der Rekrutierung und Ausbildung der Beobachter ist jedoch noch nichts genaues bestimmt worden (vgl. betr. Ausbildung der Beobachter: „Opinion militaire“ Nr. 47).

(Schluß folgt.)

Die Bekleidungs- und Gepäckfrage in Frankreich.

(Schluß.)

Als anlässlich der Einführung des rauchlosen Pulvers der Ruf nach unsichtbaren Uniformen zum ersten Male ertönte und bei uns stürmischen Widerhall fand, schrieb ein hochangesehener Offizier aus welschen Landen: „Opfern wir, leeren Theorien zu Liebe, auch nicht ein einziges Mittel der Hebung des militärischen Geistes und der militärischen Eitelkeit. Diese Hebel sind sowieso so selten, bei einer Milizarmee ohne frische Kriegstradition. Eine einfache, aber korrekte Uniform, wie sie sich für Milizen geziemt, welche sich vom bürgerlichen Kleide unterscheidet und jedem ins Gedächtnis ruft, daß der Dienst für das Vaterland von einem großen Teile seiner Söhne andere Anstrengungen und größere Opfer verlangt, als das private Leben, ist gewiß ein mächtiger Hebel. Verfallen wir nicht mehr in jenes Chaos überseeischer Improvisationen, die all unsere kriegerischen Traditionen und unseren nationalen Sinn verkennen und welche, vor 20 oder 25 Jahren, dem wahren militärischen Geiste so sehr geschadet haben¹⁾; jenem Geiste, der gerade bei den Jungen zum mindesten aus ebensoviel Eigenliebe, wie aus abstraktem Patriotismus besteht“. Diese Worte behalten auch heute noch ihre Geltung und für die Zukunft ihre Beherzigung. Es wird dann nicht wieder vorkommen, was schon einmal vorgekommen ist, daß man nach jahrelangen und umständlichen Versuchen alles das ändern will, was hübsch und gut, das aber zu belassen vorschlägt, was weder praktisch, noch schön, noch dauerhaft ist. Wer einen Patienten mit Erfolg operieren will, darf vor einem scharfen, energischen Schnitt nicht zurückschrecken, sonst läßt er's besser beim bisherigen Zustande.

Etwas anders ging es mit der Ausrüstungs- und Gepäckfrage. Hier war man auch einiger über das Ziel, wohl auch einiger über die Art der Lösung, mochten zwar in Einzelheiten die Meinungen auseinandergehen. Daß man ursprünglich die Angelegenheit mit der Bekleidungsfrage in Zusammenhang brachte, lag auf der Hand, denn grundsätzlich hängen beide zusammen und die Lösung der einen wird von derjenigen der anderen in gewisser Weise bedingt.

Das Hauptziel war möglichste Erleichterung. Das vom Infanteristen einschließlich der Bekleidung zu tragende Gewicht sollte von 26,5 kg auf rund 20 kg herabgedrückt werden. Die hierfür schon im Jahre 1904 eingesetzte Kommission versuchte dieses Ziel zu erreichen durch Erleichterung der einzelnen Ausrüstungs- und Bekleidungsstücke

¹⁾ Gemeint sind jene Bekleidungsverirrungen, welche in Verkennung der Verhältnisse des amerikanischen Sezessionskrieges von den Uniformen auch den geringsten Farbenschmuck entfernten, dieselben in wahre Büßergewande umformten, so daß die in Thun damit beglückten Leute sich Sonntags nicht mehr nach Bern getrauten, weil sie sich ihres Aussehens schämten und Gefahr liefen, ausgelacht zu werden.

und durch Verladen eines Teils der bisher vom Manne getragenen Gegenstände auf den Fuhrwerken.

Das Bestreben, die einzelnen Ausrüstungsstücke, namentlich den Tornister zu erleichtern, hat dann zur Erfindung von allen möglichen Modellen und Tragarten des Gepäcks geführt, die sich zum Teil an ähnliche Versuche anlehnten, die zu gleichen Zwecken in England vorgenommen wurden. Es kamen dabei besonders in Betracht und wurden erprobt der *sac Niox*, der *sac Brugère* und der *sac Bruzon*. Alle diese Vorschläge hatten das Gemeinsame einer die Bewegungen des Mannes möglichst wenig beengenden Tragart. Sie zerfielen meistens in einen Tornister, in den eine bestimmte Zahl von Ausrüstungsgegenständen zu verpacken war, und in ein Traggerüst, an welchem andere angebracht werden konnten. Bei den einen konnte das gesamte Gepäck mit einem einzigen Handgriff abgelegt werden, bei den anderen waren hierfür verschiedene Griffe nötig. Einzelne Tornistervorschläge näherten sich dabei immer mehr der Rucksackform. Eine, von einem Hauptmann Beringer aufgestellte Erfindung entfernt den bisherigen festen Tornisterrahmen zum größten Teile und ersetzt ihn durch ein Riemenzeug, das eine bessere Lastverteilung und eine leichte und rasche Zweiteilung des Gepäcks ermöglicht. Der Mann behält bei dieser Verpackungsart den Tornister mit den nötigsten Sachen bei sich, während ein Beutel, der die nicht unentbehrlichen Dinge enthält, leicht herausgeschnallt und auf die Packwagen verladen werden kann.

Bekanntlich ist ein ähnlicher Vorschlag auch schon bei uns gemacht worden. Ins gleiche System gehört das in letzter Zeit vielfach in der Tagespresse genannte Gepäckmodell des Zeughausverwalters in Langnau, das nicht nur eine Zweiteilung, sondern sogar eine Dreiteilung ermöglicht, indem Hosen, Schuhe und Leibwäsche in einem besondern, unter Umständen auf den Fuhrwerken zu verladenden Sacke untergebracht sind, Proviant, Zubehör, Munition, Mütze und Putzzeug in einem kleinen Rucksacke verpackt werden und der Mantel gesondert in einer Schutzhülle getragen wird.

Unter Verweisung eines Teiles der persönlichen Ausrüstung auf die Fuhrwerke und anderen Verbesserungen und Erleichterungen am Tornister, Kochgeschirr usw. soll es nun gelingen, das vom französischen Infanteristen zu tragende Gepäckgewicht von 8,5 kg auf 3,6 kg herabzumindern. Dabei ist aber wohl zu beachten, daß nicht mitgetragen werden ein zweites Hosenpaar und die Tornistermunition. Allerdings beträgt das Eigengewicht des Tornisters mit Zubehör nur 0,75 kg, während dasselbe bei uns 2,8 kg ausmacht.

Der Tornister hat die Form einer rechteckigen Tasche mit zwei Seiten-, einer unteren und einer oberen Klappe, welche die anderen drei bedeckt. Im Inneren sind für die Leibwäsche und die eiserne Ration besondere Taschen angebracht. Das Kochgeschirr und Schanzzeug werden mit Riemen und Schlaufen am Tornister befestigt. Das ganze Gepäck wird an breiten, weichen Bändern getragen, die an der unteren Kante der Tornistertasche in Ringe eingehakt werden. Die Tragevorrichtung besteht aus dem Traggerüste und dem Leibriemen mit Patronentaschen, die durch drei Schnallen mit dem unteren Ende des Traggerüstes verbunden sind. Bajonett, Brotsack und Feldflasche werden

am Leibriemen getragen. Tornister, Traggerüst, Bajonettasche, Brotsack und Leibriemen sind aus einem schiefergrauen, weichen und wasserundurchlässigen Baumwollgewebe hergestellt, das nach seinem Erfinder, dem amerikanischen General Mills, *Tissu-Mills* genannt wird. Auf den Fuhrwerken werden verladen: der an Stelle der Uniformweste einzuführende Feldrock und eine zweite eiserne Ration auf dem Packwagen der Kompanie, 32 Patronen der 120 Stück betragenden Taschenmunition auf dem Kompaniepatronenwagen.

Scheint diese Lösung vom Standpunkte der Belastungsverminderung des Mannes aus eine im allgemeinen glückliche und höchst annehmbare zu sein, so hat sie doch auch ihre andere Seite. Sie bedingt eine beträchtliche Vermehrung der Bataillons- und Regimentsfuhrwerke, die umso mehr in die Augen springt, als die Ausrüstung mit Fuhrküchen noch dazu kommt. Früher wurden auf den Kompagniepackwagen noch 8000 Patronen und großes Schanzzeug mitgeführt. Der gesamte Train eines Infanterie-Regimentes zählte dabei 38 Wagen mit 85 Pferden gegenüber 63 Wagen mit 132 Pferden in Deutschland und 59 Fuhrwerken mit 121 Pferden bei uns. Nachdem nun auf den Packwagen der Kompagnien ein Teil der Mannschaftsausrüstung verladen wird, haben diese Patronen und das Schanzzeug keinen Platz mehr, umsoweniger als auch noch auf den Mann die 32 Patronen der Taschenmunition nachzuführen sind. Dies führt zur Einführung besonderer Kompagniepatronenwagen und zwei Schanzzeugwagen für das Regiment. Dadurch steigt die Fuhrwerkszahl des Regimentstrains um volle 25 Wagen und beträgt künftig 63 Wagen mit 129 Pferden, dabei sind aber inbegriffen 3 vierspännige Patronenwagen für die Maschinengewehre.

Hier bei dieser Fuhrwerksvermehrung setzt denn auch in Frankreich die Kritik ein. Sie richtete sich gegen die dadurch bedingte Verlängerung der Marschkolonnen der fechtenden Truppen und die gehinderte Bewegungsfähigkeit. Sie weist darauf hin, daß der Bestand der Regimentstrains bei einem Armeekorps auf 480 Fuhrwerke mit 916 Pferden anwachsen wird. Damit liege die Gefahr nahe, daß die Wege für die wirklich fechtenden Truppen gesperrt würden, namentlich wenn mehrere Divisionen auf die gleiche Straße angewiesen sind, wie sich dies bereits bei Truppenübungen erwiesen habe. Sie sieht in der enormen Fuhrwerksbelastung ein Bleigewicht, das sich an die Sohlen des Siegers heftet, und ein Hemmnis, das dem Besiegten zur Katastrophe werden kann. — Auch diese Bedenken sind lehrreich. -t.

Ausland.

Frankreich. *Analphabeten im französischen Heere.* Die Prüfung der 1912 eingezogenen Rekruten ergab 7859 Mann, das ist 3·46 vom Hundert, die absolut nicht lesen und schreiben konnten, und 15·600, die eben buchstabieren konnten. Sie werden in eine Regimentsschule geschickt werden. Die Pariser Blätter erheben große Klagen über diesen niedrigen Stand der Volksbildung. (Armeebblatt.)

Oesterreich-Ungarn. *Das Rekrutenkontingent für Heer und Landwehren.* Im Jahre 1913 beträgt das Rekrutenkontingent für das Heer (einschließlich der Marine) 154.000 Mann gegen 103.000 Mann, vor der Einführung des neuen Wehrgesetzes. Nach Einführung des neuen Wehrgesetzes betrug das Rekrutenkontingent im ersten Jahre (1912) 136.000. Vom nächsten Jahre