

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

**Band:** 60=80 (1914)

**Heft:** 14

**Rubrik:** Ausland

### **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:** 12.01.2026

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

seine Soldaten sich als solche benehmen. Namentlich aber ist zu betonen, daß die Zugführer Organe des Kompagniekommandanten für die Kontrolle des innern Dienstes sind. In seinem Auftrag werden sie z. B. Inspektionen der Bewaffnung, Ausrüstung und Bekleidung vornehmen. Begriffsverwirrungen über ihre Tätigkeit müssen aber vermieden werden. Die Mannschaft muß sich dessen klar bewußt sein, daß es die Unteroffiziere sind, die den innern Dienst leiten und daß die Zugführer ihn nur kontrollieren. Deshalb wird die Tätigkeit der Zugführer besser nicht auf ihre Züge beschränkt. Der Kompagniekommandant wird den einzelnen Subalternoffizier vielfach beauftragen, den oder jenen Punkt in der ganzen Kompagnie zu kontrollieren, sei es für einmal, sei es stichprobenweise während längerer Zeit. Das Kommando des Zuges übernimmt der Zugführer erst auf dem Sammelplatz, in der Regel dem der Kompagnie, nachdem diese vom Feldweibel dem Kompagniekommandant marschbereit gemeldet, oder auf dem Zugssammelplatz, wo ein solcher bestimmt ist, nachdem ihm der Führer rechts Meldung erstattet hat. H. M.

### Ausland.

**Deutschland.** Für die Übungen des Beurlaubtenstandes im Rechnungsjahr 1914 sind die Bestimmungen als besonderes Heft ergangen. Bei allen Armeekorps mit Ausnahme des V. sind aufzustellen: je ein Reserve-Infanterieregiment mit Reserve-Maschinengewehr-Kompagnie, nur aus Reservisten bestehend, auf 28 Tage, ferner je eine ebensolche Formation auf 14 Tage. Außerdem werden bei allen Armeekorps nach Entlassung der Reservisten 1914 zweimal etwa 20 Reservisten auf je 28 Tage nacheinander für jede Infanterie- und Jägerkompagnie eingezogen. Bei allen Armeekorps ist je eine Reserve-Feldartillerie-Abteilung zu bilden. Für das Kaisermanöver sind die Bataillone der Infanterie, Jäger und Pioniere des VII., VIII., IX. und XVIII. Armeekorps durch Einziehung von Reservisten auf 28 Tage auf je 700 Mann zu verstärken, ferner sind zwei Kompagnien, nur aus Reservisten bestehend, auf 28 Tage in Koblenz und Mainz aufzustellen, sowie als Fahrer für die Feldküchen, für die Schanz- und Werkzeugswagen der Infanterie und für Gerätewagen der Pioniere Reservisten des Trains unmittelbar zu den Infanterie-Regimentern und Pionier-Bataillonen einzuziehen.

**Frankreich. Heeresflugwesen.** Die Kammer erörterte am 27. März die Interpellation der Abgeordneten Girod und Millevoe über den Stand des Heeresflugwesens in Frankreich. Girod legte diesen Stand als äußerst kritisch und rückständig gegenüber dem deutschen Heeresflugwesen dar. Er erinnerte an den Vergleich, den erst jüngst der Senat über das Heeresflugwesen in Deutschland und Frankreich gezogen habe, und der sehr zum Nachteil Frankreichs ausfiel. Es fehle zunächst an Flugzeugführern, deren Zahl, trotzdem man 76 Millionen seit zwei Jahren für das Luftfahrwesen aufgewandt habe, lächerlich gering sei im Verhältnis zu den vorhandenen Flugzeugen. Deutschland habe bedeutende Fortschritte gemacht, namentlich auf dem Gebiet der Nachtflüge, die von so großer strategischer Bedeutung seien. Diese Fortschritte verdanke Deutschland seiner bessern und praktischen Organisation. Der Rückgang in Frankreich sei die Schuld mangelnder Disziplin und fehlerhafter Methode. Als Beispiel führte der Redner den Stand der Dinge in Belfort an. Die dort vor einem Jahre angestellte Untersuchung habe ergeben, daß auch nicht ein einziges Flugzeuggeschwader den Bedingungen seiner Aufgaben entspreche. Es fehle eine Anzahl Führer; nur vier Blériotflugzeuge von acht seien flugbereit, und die Ersatzstücke fehlten gänzlich; nur eine einzige Ersatzschraube war vorhanden, statt zwölf. Das

Fluggeschwader von Nancy habe Motoren erhalten, die nicht in Dienst gestellt werden konnten. Es fehlten hier ebenfalls die Mittel, um an Ort und Stelle Verbesserungen vorzunehmen. Noch schlimmer stehe es mit dem Rechnungswesen; es wimmelte darin von Mißbräuchen. In einer großen Zahl von Flugzeugschuppen seien zahlreiche Werkzeuge verschwunden. Der Untersuchungsausschuß habe festgestellt, daß kein einziges Geschwader vollständig mobilmachungsbereit gewesen sei. Die Geschwader selbst seien äußerst bunt zusammengesetzt und wiesen zum Teil nicht mehr brauchbare oder veraltete Flugzeuge auf. An den Standorten an der Grenze fehle es namentlich an Ersatzmaschinen. Es sei daher hohe Zeit, mit den Fehlern der Vergangenheit zu brechen, wenn Frankreich in seinem Heeresflugwesen auf der Höhe bleiben wolle. Der Abgeordnete Joly führte aus, die von dem Vorredner geschilderte Lage habe sich inzwischen bereits gebessert, allerdings stehe es heute fest, daß die Flugeinheiten, über die Deutschland verfüge, den französischen an Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit bedeutend überlegen seien. Wie sehe es mit der Frage der Versorgung mit Wasserstoffgas aus? Werde man dafür von deutschen Gesellschaften abhängig bleiben? Es tue vor allen Dingen not, eine bessere Organisation zu schaffen, etwa wie diejenige Deutschlands. Der Redner behandelte insbesondere das Fehlen der Flugzeugschuppen und -hallen und ebenfalls das Fehlen der nötigen Ersatzstücke. Nirgend habe man die nötigen Vorkehrungen für die Mobilmachung der Flugzeuge getroffen. Man begreife es daher, daß infolgedessen unter den Fliegeroffizieren die Mutlosigkeit um sich greife. Diejenigen von ihnen, die über diesen Stand der Dinge einen Alarmruf losließen, habe man der Disziplinlosigkeit beschuldigt. Mehrere andere Offiziere seien der Opium- und Morphinsucht verfallen, und es seien sogar polizeiliche Nachforschungen über andere hinsichtlich ihrer Existenzmittel angestellt worden. Auf eine Frage des Kriegsministers erklärte der Redner, daß diese Tatsachen bis in den März des Jahres 1913 zurückgingen. Man habe behauptet, daß drei Flugzeuggeschwader von Reims bereits mit Stahlplatten gepanzert worden seien. Das sei heute noch unrichtig. Die Militärverwaltung habe sogar die Beerdigung verunglückter Offiziere zu übernehmen sich geweigert, obgleich die Verwaltung selbst, wie in dem Falle des Leutnants Garnier, die Schuld an dem Unglück treffe. Der Redner sprach zum Schluß die Erwartung aus, daß der neue Direktor des Luftfahrwesens, der General Bernard, es nicht wie sein Vorgänger machen und diesen Zuständen gegenüber schweigen werde. Die Erörterung wurde dann auf nächsten Dienstag vertagt.

### Verschiedenes.

*Die Wahrheit über die deutsche und französische Heeresstärke im Frieden.* Im deutschen Reichstage ist in diesen Tagen darauf hingewiesen worden, daß der Istand der deutschen Armee 731.000, der der Franzosen 717.400 Mann beträgt. Diese Frankreich betreffende Zahl bedarf einer wesentlichen Erweiterung. In den 717.000 Mann sind nicht enthalten die Offiziere, ebenso wenig wie in der deutschen Zahl. Es müssen aber, wenn wir den Mannschafts- und Unteroffiziersbestand beider Heere vergleichen wollen, auf französischer Seite noch rund 28.000 Kolonialtruppen im Mutterlande hinzugezählt werden, die, im Frieden bereits fest organisiert, im Ernstfalle gegen Deutschland unter allen Umständen in Front treten; ferner mindestens 80.000 weißer Truppen, sowie Araber- und Berbertruppen in Nordwestafrika, die zweifellos für den europäischen Kriegsschauplatz bestimmt sind, und ebenso wie die Kolonialtruppen im Mutterlande in der Front gegen Deutschland erscheinen werden. Rechnen wir die oben bezeichneten Nordafrikatruppen und die Kolonialtruppen mit, so erhalten wir eine Iststärke von 825.000 Mann ohne Offiziere in Frankreich gegenüber einer Iststärke von rund 731.000 Mann ohne Offiziere in Deutschland! Hieraus ergibt sich die Tatsache, daß die französische Armee der deutschen zurzeit um rund 100.000 Mann in der Iststärke überlegen ist. (Offiziers-Zeitung.)