

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

Band: 78=98 (1932)

Heft: 5

Artikel: Chronique militaire française

Autor: Grasset, A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-10814>

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: 18.04.2026

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

führen. Wer aber die *Gesamtheit* der dafür in Frage kommenden Faktoren ins Auge fasst, vor allem die politischen, dem wird aus den bisherigen Erörterungen schon klar geworden sein, dass die *Grundtendenz* der Aufmarschpläne Moltkes seit 1879 auch noch für 1914 volle Gültigkeit hatte. Nur folgendes überaus wichtige Urteil Groeners, das Kabisch in seinem Buch: *Streitfragen des Weltkrieges* — anführt, möchte ich hier, gerade wegen seiner Prägnanz, noch wiedergeben: «Es unterliegt keinem Zweifel, dass unsere *gesamten Mobilmachungs- und Aufmarschvorbereitungen* in ihrer historischen Entwicklung bis 1914 mehr und mehr sich auf *einen* Fall eingestellt haben und dadurch zu einer *Starrheit* gekommen sind, die die *freie Entschliessung des Staatsmannes* im letzten Augenblick *einschränken* musste.»

Starrheit durch immer stärkere Festlegung auf *einen* Fall, dadurch Einschränkung der freien Entschliessung des Staatsmannes — mir scheint: schärfere Kritik kann man an der ganzen strategischen Einstellung des vom Schlieffengeiste geleiteten Generalstabes nicht üben; sie bestätigt jedenfalls das hier von mir Gesagte vollkommen.

Dass solche Einseitigkeit zwar zum Verhängnis geworden, dennoch historisch in der Tiefe gesehen, nicht so sehr die Schuld einzelner Persönlichkeiten oder von «Schulen» gewesen ist, sondern vielmehr im Spezialistenungeist der Zeit seinen tiefsten Grund hat, mehr Schicksal als Schuld war, — konnte in diesem mehr praktischen Zusammenhange nur angedeutet werden, soll aber um der historischen Wahrheit willen noch einmal besonders hervorgehoben werden.

Chronique militaire française.

Par le Colonel A. Grasset.

Sommaire:

Avant-propos.

Le Ministère de la Défense Nationale.

L'aviation.

Les tendances tactiques.

Le programme d'une Chronique Militaire française, tel que M. le Colonel *Bircher* a bien voulu me le confier, est vaste et difficile à remplir d'une manière convenable. Il doit, en somme, contenir dans une dizaine de pages, une petite encyclopédie de l'armée française et de ses institutions.

Je ferai de mon mieux, connaissant depuis longtemps l'inlassable indulgence de mes camarades suisses à mon égard,

mais comme il m'arrivera souvent d'oublier quelque chose, qu'on veuille bien m'en excuser. Dans ce cas, d'ailleurs, la réparation du mal sera facile. Il suffira de signaler les lacunes, de demander des éclaircissements au « *Journal Militaire Suisse* » et je m'efforcerai, dans la Chronique suivante, de répondre aux questions posées.

Il me semble qu'aujourd'hui, les points à l'ordre du jour en France sont: l'organisation du Ministère de la Défense Nationale et la situation de notre aviation. Il sera intéressant aussi de dire quelques mots sur l'orientation des idées stratégiques et tactiques.

* * *

S'il est une leçon que la guerre nous ait laissée, c'est que l'unité de commandement est indispensable, si l'on veut obtenir un résultat quelconque dans le domaine militaire et cela, qu'il s'agisse de stratégie, de tactique, d'organisation ou d'administration. On peut en dire autant dans tous les domaines. Quand plusieurs hommes veulent soulever ou transporter une lourde barre de fer, ils commencent par réaliser la simultanéité de leurs efforts, d'après un signal ou un commandement; les peuplades du Centre de l'Afrique savent cela.

Pourtant, la force de... l'habitude est telle que, quatorze ans après la cessation des hostilités, l'armée, la marine et l'aéronautique françaises, dont la mission est de combattre côte à côte, sous un même commandement et conformément à un plan unique, obéissaient encore à trois ministères distincts. Ces trois ministères étaient jaloux de leur autonomie; étaient séparés par de véritables cloisons étanches; communiquaient difficilement; travaillaient suivant des méthodes différentes; disposaient de crédits distincts.

Les résultats de ces errements, c'étaient des doubles emplois; des frais plus considérables pour des résultats moindres; des progrès inégaux, l'expérience des uns ne servant pas aux autres...

Une exagération? — Jugez-en.

La marine a toute une série de canons qui ne sont pas du même système que ceux de l'armée. Pourtant, l'artillerie lourde à grande puissance pourrait utiliser certains gros calibres de la marine et l'artillerie moyenne et légère de la marine s'accommoderaient fort bien des canons de campagne de l'armée.

Le résultat, ce n'est pas seulement une complication dans la fabrication des canons, mais aussi une difficulté dans la constitution des approvisionnements en munitions, de calibres si divers.

La partie de l'aviation dépendant de la Guerre et celle dépendant de la Marine, c'est-à-dire l'hydraviation, ont suivi majestueusement des carrières diverses, de sorte que leur développement est loin d'être homogène.

Les traditions de l'armée et celles de la marine ont laissé subsister un certain nombre de rouages, ne servant qu'à elles et dont le maintien ne s'explique même plus...

La création d'un ministère unique, groupant sous une même direction l'armée, la marine et l'aéronautique sera, de toute évidence, le moyen le plus efficace de remédier à tous ces inconvénients et à d'autres multiples.

Parce que le Ministre de la Défense Nationale et ses deux Sous-Secrétaires d'Etat vont résider, rue St-Dominique, à l'ancien Ministère de la Guerre, on a dit que la Marine et l'Aéronautique allaient perdre leur autonomie et être sacrifiées à la Guerre...

C'est absolument inexact et le Ministre lui-même a donné à ce sujet tous les apaisements voulus, à la Tribune de la Chambre. Il ne s'agit nullement de subordonner un service quelconque à un autre; il s'agit de coordonner les efforts de tous et de les diriger vers le même but. Que le Ministre soit rue St-Dominique, plutôt que rue Royale, c'est là une question de commodité de logement, sans plus.

La coordination des travaux des trois départements sera réalisée par trois organes de direction, traitant, chacun, dans les trois anciens ministères, les questions de commandement, d'administration et d'armement.

Les questions de commandement sont traitées directement par le Ministre de la Défense Nationale, assisté pour les affaires concernant la Guerre, la Marine ou l'Air, respectivement par les Généraux Vice-Président du Conseil supérieur de la Guerre, de la Marine ou de l'Air. Le Ministre préside ainsi les réunions des trois Conseils supérieurs. Pour les questions intéressant à la fois les trois ministères, il préside un Conseil Supérieur mixte des trois vice-présidents et des officiers Généraux de la Guerre, de la Marine et de l'Air.

Les questions d'administration sont du ressort du Sous-Secrétaire d'Etat de l'Administration de la Défense Nationale. C'est cet organe qui règle l'emploi général des ressources du budget et la répartition logique de ces ressources entre la Guerre, la Marine et l'Air.

Les questions d'armement sont du ressort du Sous-Secrétaire d'Etat de l'Armement, qui, assisté des Directeurs des anciens ministères, s'occupe de la fabrication, de la construction et de l'entretien des armes, des munitions et du matériel néces-

saire, pour le temps de paix et pour la mobilisation, à l'Armée, à la Marine et à l'Aéronautique.

Ainsi, il est facile de voir que l'on n'a rien détruit pour avoir la satisfaction de reconstruire un édifice tout neuf. Une pareille méthode eût été dangereuse. Les Directions et les bureaux subsistent donc. On sait bien que jusqu'ici, ce sont eux qui dans les temps les plus critiques d'instabilité ministérielle ont toujours assuré la continuité de la vie, du travail et de la tradition des ministères et nul n'a jamais songé à supprimer cette précieuse ossature de nos institutions.

Mais ce que la nouvelle organisation va réaliser chez eux, automatiquement, c'est la suppression de leurs rouages inutiles et de leur doubles emplois.

De cette suppression va résulter tout d'abord une rapidité plus grande dans l'expédition des affaires, et en second lieu, des économies sérieuses. On ne saurait oublier que le premier titulaire du Ministère de la Défense Nationale, M. Piétri, à qui incombe la lourde tâche de créer, de mettre au point et de faire fonctionner la nouvelle machine, est un financier. Il y a donc toute chance pour qu'il applique immédiatement à son œuvre, ses réflexes de financier et son premier soin sera, sans doute, de contrôler soigneusement les dépenses; de supprimer les frais inutiles et d'assurer un meilleur rendement des ressources. De sorte que, même si la nouvelle institution se révélait non viable, à l'usage, et devait être abandonnée, l'œuvre de simplification et d'assainissement qu'elle aura déclenchée sera déjà un excellent résultat.

* * *

On a dit et écrit beaucoup de choses, ces derniers temps, sur l'aviation française. Des critiques violentes ont été formulées dans la presse, où l'on a dit que nos avions vieillissent, étaient incapables de tenir l'air: qu'ils étaient inférieurs en tout cas à ceux de l'Étranger et hors d'état de protéger le territoire contre une agression aérienne. Il me semble utile de mettre ici cette question au point, pour que les officiers suisses sachent à quoi s'en tenir à son sujet.

Une flotte aérienne aussi considérable que la flotte aérienne française qui compte environ 1.500 avions, ne s'improvise pas. Elle est le résultat d'une conception première du Haut Commandement qui, suivant sa manière d'envisager l'emploi de l'aviation dans le cadre du plan général des opérations, donne des directives aux constructeurs et leur fixe les caractéristiques des avions à réaliser: vitesse, facilité d'observation, d'atterrissage ou de montée, faculté d'emport de bombes ou de transport de personnel, armement, rusticité, etc., etc...

Munis de ces directives, les constructeurs se mettent au travail et un an plus tard, s'il s'agit de petits avions, ou deux ans, s'il s'agit de gros, des prototypes sont présentés par eux aux expériences d'où sortira, encore un an plus tard, le meilleur type choisi. Alors, des commandes sont faites et des avions sont livrés au bout d'un an ou d'un an et demi.

Il s'est donc écoulé 3 ans $\frac{1}{2}$ ou 4 ans, pour les petits avions 4 ans $\frac{1}{2}$ ou 5 ans, pour les gros, entre le moment où le Haut Commandement a donné ses directives aux constructeurs et celui où les escadrilles commandées entrent en escadre. Donc, ces avions neufs, dès leur entrée en service, sont déjà vieux, comme conception, de 4 ou 5 ans.

Or, pour qu'ils puissent tenir l'air, il faut qu'ils soient constamment réparés et il doit exister, pour chacun d'eux un stock de pièces de rechange, d'une valeur égale au quart de la valeur de l'avion et pour chacun d'eux aussi, 3 moteurs de rechange.

Tout cela coûte cher — un moteur, par exemple, coûte 40.000 francs suisses — de sorte que ces stocks, pour n'être pas ruineux, exigent de n'être par renouvelés trop souvent. En réalité, la constitution de ces stocks engage l'avenir pour 6 ans et oblige à garder les avions en service pendant ce laps de temps.

En additionnant les 4 ans de construction et d'expérimentation et les 6 ans de service obligatoires, on voit qu'il s'écoule toujours au moins 10 ans entre le moment où le Haut Commandement a conçu sa flotte aérienne et celui où les avions qui résultent de cette conception peuvent être rebutés.

Dix ans! c'est long. Pendant ce temps, la tactique s'est modifiée, l'armement aussi; des inventions nouvelles ont surgi; l'étranger a construit des modèles présentant une plus grande somme de qualités... Vraiment, on conviendra que cela est inévitable et qu'il serait injuste de condamner le Haut Commandement, si dix ans après le moment où il a conçu un système, ce système est tout de même encore viable et répond dans l'ensemble à la plupart des nécessités de guerre.

Mais il résulte aussi de ces constatations que, pour être à la hauteur de sa tâche, le Haut Commandement doit, environ tous les 4 ou 5 ans, dès qu'un avion nouveau entre en escadre, réviser ses conceptions et donner des instructions aux constructeurs, pour que l'exécution d'un nouveau programme commence immédiatement, d'où résulteront de nouveaux avions 4 ou 5 ans plus tard...

C'est un cycle auquel on ne peut pas échapper sous peine de déchéance.

Ces explications feront comprendre où en est exactement l'aviation française. Ses avions en service sont issus du pro-

gramme de 1923. Conçus en 1923, ils sont donc vieux de 9 ans en 1932 et l'année prochaine, ils seront au terme de leur carrière.

Mais comme il se devait, un nouveau programme a été conçu en 1928, et les avions de ce programme, déjà commandés et en construction, pourraient sortir demain, si la nécessité s'en imposait. Ils entreront, en tout cas, normalement, en escadre, en 1933 et à cette date, un autre programme sera élaboré...

Il reste à examiner si nos vieux avions du programme de 1923, sont vraiment incapables de rendre aucun service et à dire en même temps les principales caractéristiques des nouveaux avions du programme de 1928.

L'armée française est pourvue de 3 catégories d'avions : avions de coopération, de chasse et de bombardement.

1. *Avions de coopération*, destinés à éclairer les armées par des reconnaissances plus ou moins éloignées ; à régler le tir de l'artillerie et au besoin, à prendre part au combat contre les troupes à terre, avec leur mitrailleuse.

Ce sont des Bréguet 19 et des Potez 25, robustes et volant très bien, mais d'un entretien assez compliqué, peu commode pour l'observateur et surtout d'une vitesse insuffisante : 170 à 180 kilomètres à l'heure en moyenne.

Tels qu'ils sont cependant, ils sont parfaitement capables de remplir les missions d'observation et de reconnaissance auxquelles ils sont destinés. Inférieurs, surtout en vitesse, aux avions étrangers de même catégorie plus récents, ils sont tout à fait comparables, sinon supérieurs à plus d'un titre à ceux qui ont été mis en service en même temps qu'eux.

L'année prochaine, entreront en escadre d'autres avions, du programme de 1928, tout à fait au point : le Bréguet tout acier, le Potez 380 et le Les Mureaux, très robustes, d'une grande rusticité, d'une excellente visibilité, souples et réalisant des vitesses de 220 kilomètres.

2. *Avions de chasse*. — Nos avions de chasse du programme 1923 sont des Nieuport et des Gourdou. Ils volent très bien, sont bien armés, robustes et d'une grande rusticité, mais leur vitesse de 230 kilomètres et leur visibilité sont insuffisantes.

Le programme de 1928 va nous donner des Blériot, des Morane et des Dewoitine qui auront une visibilité excellente et fourniront des vitesses de 300 à 330 kilomètres, grâce à l'emploi de moteurs à compresseur, actuellement mis au point.

3. *Avions de bombardement*. — Notre aviation de bombardement est en voie de transformation, elle aussi.

Pour le *bombardement de jour*, le programme de 1923 nous avait donné des Bréguet et les Blériot, triplaces ou quadriplaces, volant bien et très rustiques, fournissant des vitesses de 160 à

200 kilomètres à l'heure, mais ne pouvant porter que de 300 à 500 kilos de bombes.

Le programme de 1928 va nous donner à la fin de l'année des multiplaces, très bien armés, fournissant des vitesses de plus de 200 kilomètres et pouvant porter 1.000 kilos de bombes.

Pour le *bombardement de nuit*, nous avons le Lioré, conçu en 1924, qui n'a pas le rayon d'action désirable pour atteindre tous les objectifs lointains sensibles de nos adversaires éventuels, mais qui est un excellent appareil, très sûr, et dont on porte, en ce moment, la puissance, de 840 à 960 chevaux, ce qui lui permettra de porter 1.000 kilos de bombes à 500 kilomètres au delà des lignes. Ce résultat est obtenu en remplaçant ses 2 moteurs Jupiter par 4 moteurs plus faibles et présentant, au total, une puissance supérieure.

Enfin, l'exécution du programme de 1928, qui sera terminée l'année prochaine, nous donnera un nouveau Lioré, avion triplace de 8 tonnes, armé de 9 mitrailleuses, de 13 lances-bombes, réalisant, grâce à 4 moteurs à compresseur, une vitesse de 240 kilomètres et pouvant porter 1.000 kilos de bombes à 800 kilomètres au delà des lignes.

La France ne songeant nullement à pratiquer des attaques massives d'aviation contre les villes de l'adversaire éventuel, ces moyens d'action suffisent largement pour l'exécution de ses plans de guerre. Et si cet adversaire s'avisait de bombarder une ville française, elle aurait tout de même les moyens de l'en faire repentir, par une riposte foudroyante. Car, outre les escadrilles du nouveau Lioré, elle a, elle aussi, dans le Dyle Bakalan, le D. B. 70, un monstre comparable au Junkers G. 38, au Dornier ou au Caproni, puisqu'il est capable de porter 2.600 kilos de bombes à 1.000 kilomètres au-delà des lignes, ou 1.500 kilos à 1.400 ou 1.500 kilomètres.

Notre *hydraviation* dispose d'excellents appareils, de prototypes, véritables modèles, chacun dans leur genre et qui la rendent fort respectable, mais elle manque d'homogénéité. Ce ne sera pas l'un des moindres avantages du Ministère nouveau de la Défense Nationale que d'uniformiser les méthodes de l'aviation terrestre et de l'aviation maritime et d'orienter les efforts de tous vers le même but.

Au total, on le voit, l'aviation française dont les appareils ont été conçus en 1923 et arrivent en fin de carrière en 1933, c'est-à-dire l'année prochaine, subit indéniablement une crise, qui provient de ce que, comme toute chose, les avions naissent, vieillissent, meurent et sont fort coûteux. Mais la crise n'est pas dangeureuse et l'année prochaine, avec l'entrée en service des avions du programme 1928, il n'y paraîtra plus.

C'est Napoléon qui a dit que la tactique changeait tous les dix ans. Or, il ne vivait pas au siècle de l'électricité et depuis, on s'est aperçu qu'elle changeait beaucoup plus rapidement que le maître ne l'avait dit.

Plus vite en temps de guerre, bien entendu et chacun sait bien que les batailles de 1918 ressemblent moins à celles de 1914, que ces dernières à celles de 1870. Mais si la tactique évolue moins vite en temps de paix, elle évolue cependant. A tâtons seulement, puisque, suivant l'expression de M. Henri Poincaré, la guerre est une science expérimentale dont les expériences ne peuvent se faire qu'en temps de guerre.

C'est donc dans les articles de revue, dans des critiques de manœuvres, dans des conférences, qu'il faut, en temps de paix, chercher les indices de cette évolution, bien avant de la trouver sanctionnée dans les règlements.

Essayer de la dégager est une tâche délicate et sujette à de multiples erreurs. Bien entendu, dans les quelques idées que je vais exposer sur les tendances de la tactique générale française, il ne s'agira que des conclusions strictement personnelles qui n'engageront personne que moi.

1. Une première idée qui semble prévaloir en France, c'est qu'une guerre future, quelle que puisse être d'ailleurs la forme que les circonstances lui imposeront plus tard, commencera toujours, en quelque manière, par des mouvements et par des prises de contact. Qu'elle ne sera pas, d'emblée, ce qu'elle a été de 1917 à 1918, sur le front occidental, une cristallisation plus ou moins complète, derrière des lignes fortifiées, courant de la mer du Nord aux Vosges.

Que ce sera donc une guerre de mouvement, comportant organisation sérieuse d'un service de sûreté, recherche du renseignement et manœuvres.

2. En second lieu, on pense que le perfectionnement de l'armement, le développement de l'aviation et de la motorisation, ne laisseront, en aucune manière, à ces opérations la physionomie de celles des derniers jours de 1918.

Ce seront apparemment des dispositifs largement articulés sur de grands fronts et sur de grandes profondeurs, qui les rendront plus aptes, en dépit de l'augmentation du matériel roulant, à échapper aux investigations des avions.

Mais par cela même, ces dispositifs auront besoin d'être éclairés plus loin pour avoir le temps de grouper leurs moyens pour la bataille. La vieille formule *«s'étaler pour vivre, se réunir pour combattre»*, se modifie et s'enrichit d'un troisième terme et devient *«s'étaler pour vivre, se séparer pour marcher, se réunir — et encore dans une certaine mesure — pour combattre»*. Et voilà qui ne simplifie par le problème.

De toute manière, il faut *s'éclairer très loin* et là est la clef de toutes les difficultés. L'aviation y pourvoira, et aussi des avant-gardes, faites d'éléments rapides, de puissants moyens de feux et d'engins blindés, permettant avec des effectifs relativement faibles, non seulement de prendre le contact de l'ennemi, mais encore de vérifier ce contact, c'est-à-dire d'engager un petit combat pour s'assurer que cet ennemi n'est pas qu'un rideau.

3. Cette large articulation des dispositifs et leur éloignement des avant-gardes fait naître également une notion nouvelle et impose certaines obligations.

La notion nouvelle c'est celle de *combinaison à réaliser d'une direction avec des fronts étendus*.

Les obligations sont l'emploi intensif de tous les procédés existants de liaison et de transmission (motocyclettes, T. S. F., moyens optiques, avions...) combinés, au besoin, pour que la vaste et lourde machine ne soit pas aveugle et qu'elle obéisse avec souplesse et rapidité à la volonté du Commandement.

C'est donc le Commandant de la Division qui doit diriger lui-même son avant-garde, suivant des axes nettement déterminés, avec des objectifs successifs, que l'on atteindra par des bonds, de manière que tous les moyens de l'avant-garde soient toujours en état de participer ensemble à la bataille. Le terrain, par la disposition des crêtes, de cours d'eau, de bois, d'obstacles divers... présente toujours des *compartiments* plus ou moins caractérisés. Il ne faut pas que les gros s'engagent dans ces compartiments sans que l'avant-garde les ait explorés et en tienne les débouchés et que l'artillerie soit prête à les commander.

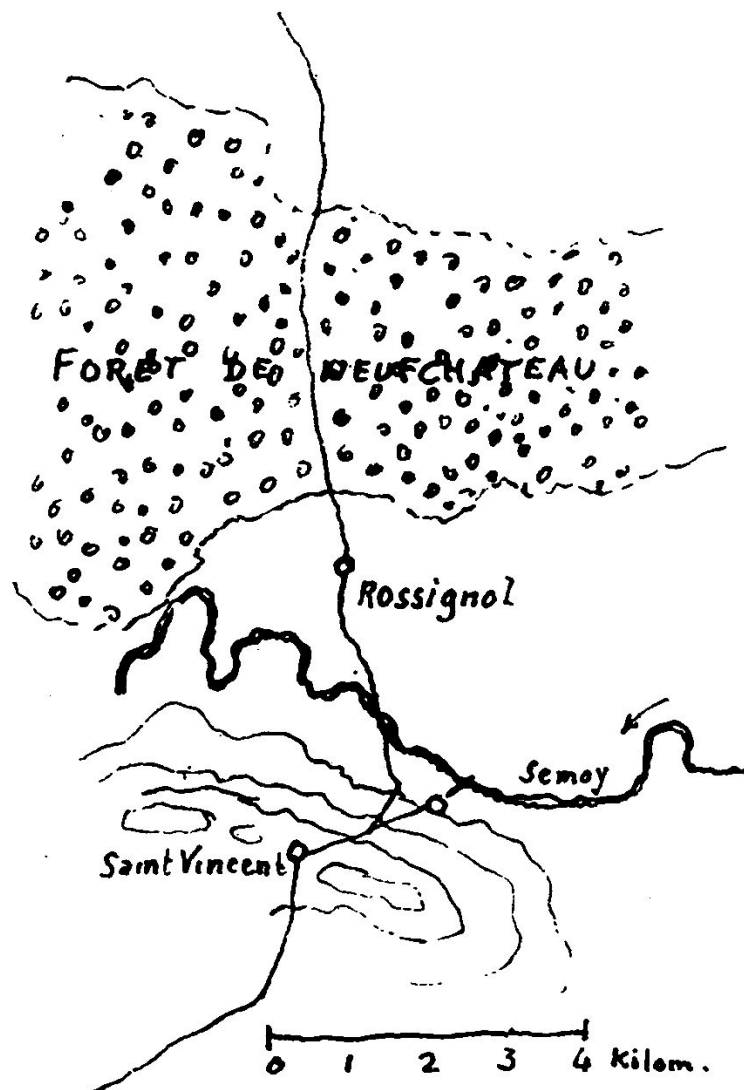
Un cas concret vécu :

Le 22 août 1914, l'avant-garde de la 3^{me} Division coloniale française se heurtait à des forces supérieures dans la forêt de Neufchâteau, tandis que le gros de la division s'étalait en colonne de route, entre Rossignol et St-Vincent coupé en deux par le large fossé de la Semoy, qui paralysait ses mouvements. Occupée de front et sur son flanc gauche par une division allemande; attaquée sur son flanc droit par une autre, cette division d'élite a été anéantie.

Pourquoi? Parce qu'elle n'aurait jamais dû franchir la Semoy et laisser son artillerie descendre des hauteurs de St-Vincent avant d'être certaine que l'ennemi ne se trouvait pas en force dans la forêt de Neufchâteau et donc que le compartiment entre Semoy et forêt de Neufchâteau n'était pas dangereux. Aujourd'hui, une division ne descendrait pas dans la vallée de la Semoy sans avoir son avant-garde en position à la lisière Nord de la forêt, à une douzaine de kilomètres d'elle.

S'éclairer très loin est aussi indispensable, au surplus, pour éviter aux gros des déploiements prématurés qui, étant donné l'étendue des fronts, paralyseraient tout mouvement ultérieur, ou du moins le rendraient fort difficile.

4. La puissance tout à fait décisive des feux et la nécessité, autant d'éviter les attaques débordantes de l'ennemi que d'en préparer contre lui, conduisent à prévoir des engagements sur de grands fronts.



Ce qui ne signifie pas que ces fronts soient effectivement tenus par des lignes plus ou moins denses de tirailleurs. Au contraire, on prévoit des fronts de combat présentant des points de force, constitués par de solides *centres de résistance*, bien pourvus d'armes automatiques et d'éléments de feux de toutes sortes, se flanquant les uns les autres à bonne portée et reliés par des courtines, ou plus exactement des poches flanquantes, empêchant le débordement des centres, et protégées elles-mêmes par les feux croisés de ces centres.

Des *plans de feux*, combinés avec le plan d'emploi de l'artillerie, règlent minutieusement l'action de tous les éléments de feu devant ce système. Action, non seulement défensive, mais conçu aussi au point de vue d'une manœuvre de feux, au cours du développement ultérieur d'un combat offensif.

Ce dispositif de centres de résistances n'est pas linéaire. Il est organisé *en profondeur* et le plan des feux prévoit les barrages nécessaires devant les diverses lignes.

Le commandement aussi est organisé en profondeur. Il dispose de réserves mobiles et il a des *axes de manœuvre*, *axes d'attaque* ou *axes de repli*, soigneusement prévus et préparés. Ces axes concrétisent sur le terrain, les intentions du Commandement.

Dans une prochaine chronique, nous exposerons les principes essentiels d'emploi des diverses armes.

Meine Eindrücke in der 2.württbg. Sturmkp., Sturmbat.16.

Von Oberlt. Th. Fehrenbach.

Die günstigen Erfahrungen, die man mit dem Sturmbat. Rohr gemacht hatte, veranlassten die Deutsche Oberste Heeresleitung durch eine Verfügung vom 26. Nov. 1916, die Aufstellung von Sturmbat. bei allen Armeeabteilungen anzuordnen. Den Bat., die aus 4 Kampfkp.bestanden, wurden je 1 Mg.-Kp. und Minenwerfer-Kp., je 1 Geschützatterie, sowie 1 Flammenwerferzug angegliedert. Auf Grund dieser Verfügung wurde in der Armeeabteilung B. das St.-Bat. 16 gegründet. Es bestand aus einer Bayrischen Kp. (1.), einer Württbg. (2.) und aus zwei Preussischen (3. und 4. Kp.); jede dieser Komp. hatte eine etatsmässige Stärke von 5 Offizieren und 263 Mann. Am 4. April 1917 wurde ich zur 2. Württbg. St.-Kp., vom Inf.-Reg. 120 in Ulm, versetzt. Dasselbst wurde ich, mit anderm Nachersatz, zur Frontreife herangebildet. Das Kdo. des St.-Bat. 16 lag in den Händen des Major von Breuning, eines erfahrenen Frontoffiziers. Das Kdo. war in Istein, die 2. Kp. in Egringen bei Efringen. Die 2. Kp. wurde von Herrn Hptm. Nagel kommandiert und hatte sich in einem nahen Walde ein regelrechtes Sturmlager errichtet. Es wurden Gräben, genaue Kopien der feindlichen Stellungen, angelegt, Drahtverhaue eingerichtet, Stollen und Unterstände gebaut, dass man glauben konnte, man befände sich an der Front. Wir mussten mit Schutzschilden gegen den markierten Feind ankriechen, welcher scharfe Handgranaten warf, Minenwerfer schleuderten ihre Kolosse auf genau markierte Stellen, an welchen wir vorbeikommen mussten. So wurden wir Jungen eingedrillt, bis das alles zum täglichen