

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

Band: 58=78 (1912)

Heft: 14

Rubrik: Eidgenossenschaft

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: 16.03.2025

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

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 Manövergelände 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 Nachmärsche bieten, die unter diesen Umständen eine erhöhte Bedeutung erlangen müssen. Am ersten Manövertage herrschte ein bösaartiger, 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 aufhalten, 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.

ß.

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 bestanden 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 Ueben, während die vorgerückteren und guten Fahrer in der Richtung Taminser Furka, Sardonna, 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 solcher teilnehmen, sei es, daß sie durch einen bescheidenen jährlichen Beitrag in Verbindung mit der Bundessubvention das Skiwesen, ähnlich wie andere militärische außerdienstliche Bestrebungen 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 Armeegehörigen und allgemeine Sympathie entgegen zu bringen. Hoffen wir auch für die Zukunft das Beste.