

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

**Band:** 59=79 (1913)

**Heft:** 9

**Artikel:** Die "Aeronautik" im französischen Heere

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-30419>

### **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:** 25.11.2024

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

Es ist kein Verbrechen, jemand achtlos auf den Fuß zu treten, auch dann nicht, wenn wenige Aufmerksamkeit es hätte vermeiden können. Zur Beleidigung wird es erst dann, wenn man sich nicht bemüht fühlt, dafür um Entschuldigung zu bitten. Die schlimmsten Folgen aber auf das Denken und Empfinden Aller hat es, wenn man glaubt und glauben darf, weil man höher steht und das Schicksal des andern in der Hand hat, brauche man es nicht, man vergebe etwas seiner hohen Stellung, wenn man es tut.

Derjenige, der fürchtet seine Krone falle ihm vom Kopf, wenn er ein seinem Untergebenen zugefügtes Unrecht wieder gut macht, dem sitzt sie überhaupt nicht fest.

**Die „Aeronautik“ im französischen Heere,**  
ihre Organisation im allgemeinen und ihre Verwendung in den großen französischen Manövern von 1912.

Von Dr. Ernst Baumann, Hauptm. der Inf.

(Nachdruck verboten.)

**A) Allgemeines.**

Die „Aeronautik“, wunnter das Manövriert mit Luftschiffen (lenkbare, Frei- und Fesselballons), mit Flugapparaten und Drachen („cerf-volants“) zu verstehen ist, entbehrte bis vor kurzer Zeit einer eigentlichen gesetzlichen Organisation. Durch das Gesetz vom 29. März 1912 („loi portant organisation de l'aéronautique militaire et ouverture de crédits supplémentaires au titre l'exercice 1912“) ist nun aber eine solche geschaffen worden. Dieses Gesetz beschränkt sich allerdings darauf die Organisation der neuen, sog. „Fünften Waffe“, nur in großen Zügen festzustellen, damit durch Dekrete und ministerielle Verfügungen dieser neue Dienstzweig, je nach Umständen und Bedürfnissen, weiter ausgebaut werden kann.

Dieses Organisationsgesetz ist bis jetzt durch folgende Bestimmungen ergänzt worden :

1. ein Dekret des Präsidenten der Republik vom 22. August 1912,
2. eine Verfügung des Kriegsministers ebenfalls vom 22. August 1912,
3. ein Dekret des Präsidenten der Republik vom 12. Mai 1912, bezüglich der Besoldung der aeronautischen Truppen.
4. eine Verfügung des Kriegsministers vom 5. Juli 1912 in Ergänzung des sub 3 erwähnten Dekretes,
5. ein Dekret des Präsidenten der Republik vom 24. August 1912 in Abänderung des Dekretes vom 22. Oktober 1910 betreffs Schaffung der permanenten Inspektion der Aeronautik.

Außerdem ist zu erwähnen die „Instruction (vom 3. April 1912) sur les conditions dans lesquelles s'effectueront les affectations professionnelles dans les troupes d'aéronautique des appelés de la classe (1911.“

Ich werde im Laufe der vorliegenden Abhandlung auf die verschiedenen gesetzlichen Bestimmungen zu sprechen kommen.

**B) Organisation der Aeronautik.**

Auf Grund des Gesetzes vom 29. März 1912, des Dekretes und der ministeriellen Verfügung vom 22. August, liegt der Aeronautik im französischen Heere folgende Organisation zugrunde :

**Die Aeronautik umfaßt :**

1. ein fahrendes Personal („personnel navigant“),
2. Truppen,
3. Etablissements.

Der hierfür erforderliche Effektivbestand, welcher „hors cadres“ zu setzen ist, beträgt 165 Offiziere und 180 Unteroffiziere (wovon 15 „adjutants d'administration“ und 15 „ouvriers d'état“).

Der aeronautische Dienst wird von einem höheren Offizier geleitet, welcher direkt dem Kriegsminister unterstellt ist und den Titel „inspecteur permanent de l'aéronautique militaire“ trägt (General Hirschauer hat jetzt diesen Posten inne; sein Vorgänger war General Roques).

I. Das *Personal* besteht aus Offizieren und Soldaten, welche aus der ganzen Armee rekrutiert und „hors cadres“ gestellt werden (vergl. Abschnitt C).

II. Die *Truppen* bestehen aus:

- a) 7 Kompagnien (4 Luftschiffer- und 3 Aviatikerkompagnien),
- b) 10 Zügen („sections“),
- c) einer Führerkompagnie („compagnie de conducteurs“).

Die administrativen Einheiten (Kompagnien und Züge) sind bestimmten „centres aéronautiques“ (von welchen weiter unten die Rede sein wird) zugeteilt. Zum Manövriert und bezüglich Mobilisation zerfallen die administrativen Einheiten in „Escadrilles d'Avions“ (Fluggeschwader) und „Equipages de dirigeables“ (vergl. Abschnitt G.)

Die Offiziere werden sämtlichen Waffengattungen entnommen und sind „hors cadres“ zu stellen.

Die aeronautischen Truppen tragen eine Spezialuniform: schwarze Bluse mit schwarzem (Luftschiffer) und rotem Schild (Flieger), schwarze Hose mit doppeltem roten Band, schwarzes Käppi mit rotem „passe-poil“, ein Abzeichen am Kragen, welches für Luftschiffer und Aviatiker verschieden ist.

III. Der Dienst in den *Etablissements* wird besorgt durch ein technisches und administratives Personal bestehend aus Offizieren, Unteroffizieren und Militärangestellten aus den verschiedenen Waffen und Armeedienstzweigen, welche ebenfalls „hors cadres“ zu stellen sind.

IV. Die aeronautischen Truppen Frankreichs und Nordafrikas mit den zugehörigen Etablissements werden in drei Gruppen („groupes“) eingeteilt:

- Erste Gruppe: Hauptplatz Versailles.
- Zweite Gruppe: Hauptplatz Reims.
- Dritte Gruppe: Hauptplatz Lyon.

Jede Gruppe wird von einem Oberst oder Oberstlieutenant kommandiert: dem Gruppenkommandant sind zugeteilt ein Stab und eine „section hors rang“.

Auf demselben Platze oder in mehreren benachbarten Plätzen, innerhalb desselben Gruppenkreises, werden sogenannte „centres aéronautiques“ gebildet, welche aus Luftschiffern oder Fliegern oder aus beiden zusammen bestehen. Sie besitzen die nötigen Mittel zur beruflichen und taktischen Ausbildung ihres Personals und sind mit den erforderlichen Vorrichtungen zur Versorgung, zum Unterhalt und zur Reparatur des Materials versehen. Jeder „Centre“ besitzt ein Materialdepot und Reparaturwerkstätten.

Die Luftschiffahrt („Aérotation“) und das Fliegen („Aviation“), auch wenn sie in ein und demselben „centre aéronautique“ vereinigt sind, bilden immer zwei getrennte Dienstzweige.

Der Gruppenkommandant („commandant de groupe“) hat dafür zu sorgen, daß die Ausbildung in der unter seinem Kommando stehenden „centre aéronautique“ eine gleichmäßige ist; durch häufige Inspektion soll er sich davon überzeugen.

Der Kommandant eines „centre aéronautique“ leitet die technische und taktische Ausbildung der ihm unterstellten Truppen. Ein Stab und das nötige Personal stehen ihm zur Verfügung; er hat den Gruppenkommandanten über den jeweiligen Stand der Ausbildung auf dem Laufenden zu halten. Jedem „centre aéronautique“ ist ein Arzt mit dem nötigen Sanitätspersonal zugeteilt.

Die *erste Gruppe* (Versailles, Kommandant: Oberst Bouttiaux) umfaßt die Gebiete des „Gouvernement Militaire de Paris“, der 1., 2., 3., 4., 5., 9., 10. und 11. Armeekorps, ferner Marokko und Tunis. Zwei Luftschiffer- und eine Aviatikerkompagnie (alle in Versailles) gehören zu dieser Gruppe. Diese Kompagnien haben an folgende „centres aéronautiques“ die erforderliche Mannschaft abzugeben: Saint-Cyr, Buc, Villacoublay, Châteaufort, Juvisy, Fez, Oudida, Douai und Etampes.

Ferner sind drei „sections d'aéronautique“ nach Chalais-Meudon, Versailles, Douai und Etampes detachiert.

Die *zweite Gruppe* (Reims, Kommandant: Oberstleutnant Breton) umfaßt die Gebiete der 6., 7. und 20. Armeekorps. Zwei Luftschiffer- und eine Aviatikerkompagnie (alle in Reims) gehören zu dieser Gruppe. Diese Kompagnien haben folgende „centres aéronautiques“ mit der nötigen Mannschaft zu versehen: Reims, Camp de Châlons, Verdun, Toul, Epinal, Belfort. — Ferner sind fünf „sections d'aéronautique“ nach dem Camp de Châlons, nach Verdun, Toul, Epinal und Belfort detachiert.

Die *dritte Gruppe* (Lyon, Kommandant: Oberstleutnant Estienne) umfaßt die Gebiete der 8., 12., 13., 14., 15., 16., 17., 18. und 19. Armeekorps; ferner Ambérieu. Eine Aviatikerkompagnie (Lyon) zwei sections d'aéronautique (Avoir und Pau) gehören zu dieser Gruppe. Als „centres aéronautiques“ kommen hier in Betracht: Lyon mit Neben-centre Ambérieu, Camp d'Azors, Pau und Biskra.

Außer den einzelnen Gruppen zugeordneten Etablissements, werden folgende Spezialtablissements errichtet, welche dem „Inspecteur permanent de l'Aéronautique militaire“ direkt unterstellt sind:

- a) „Direction du matériel aéronautique militaire“
- b) „Etablissement central du matériel aéronautique militaire“, welches sich mit dem Ankauf des Materials befaßt,
- c) „Laboratoire d'aéronautique militaire“, welches sich mit allen Fragen bezüglich Versuche am Material abgibt,
- d) „Laboratoire d'aérodynamique et de téléphotographie“, welches sich mit dem Studium der Luftphänomene und Photographie abgibt,
- e) „Laboratoire d'aviation militaire“, welches speziell die Bewaffnung der Luftschiffe und Flugapparate studiert.

Außerdem ist jüngst in Vincennes eine „Commission spéciale pour la recherche de la sécurité“ gegründet worden.

Die vier ersten Etablissements befinden sich in Chalais-Meudon, das fünfte (Laboratoire d'aviation militaire) in Vincennes.

Die Witwen und Waisen der Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten, welche beim Fliegen oder bei einem Aufstieg im Luftschiff verunglücken, d. h. dabei verwundet werden und sterben, werden pensioniert wie wenn der Tod im Kriege erfolgt wäre.

### C) Die Rekrutierung der aeronautischen Truppen.

I. Bezüglich der Rekrutierung der aeronautischen Truppen gibt uns die „Instruction (vom 3. April 1912) sur les conditions dans lesquelles s'effectueront les affectations professionnelles dans les troupes d'aéronautique des appelés de la classe 1911“ die nötige Auskunft.

Die Rekruten werden folgenden drei Kategorien junger Leute entnommen:

1. Solche, welche ein Diplom, Brevet oder Zeugnis besitzen,
2. Schüler der zivilen aeronautischen Schulen, welche über die erforderlichen technischen Kenntnisse verfügen,
3. junge Leute, welche einen Beruf ausüben, der für die Aeronautik von Wichtigkeit ist (z. B. Ingenieure, Mechaniker, Elektrotechniker, Monteure, Schlosser, Schreiner, Seiler usw.)

Die Rekruten der aeronautischen Truppen müssen im allgemeinen die für die Infanterie erforderlichen physischen Eigenschaften besitzen. Besonderes Gewicht wird auf gute Sehkraft, gesundes Herz und gesunde Lungen gelegt; die Körpergröße ist Nebensache, wohl aber spielt das Körpergewicht eine gewisse Rolle.

Die Direktoren ziviler aeronautischer Schulen haben am Anfang jedes Jahres dem Kriegminister eine Liste derjenigen Schüler einzusenden, welche im Oktober desselben Jahres einrücken müssen.

Zwei Prüfungskommissionen werden alljährlich bestellt: die eine für die Luftschiffahrt, die andere für die Aviatik. Jede dieser Kommissionen vereinigt sich in der zweiten Hälfte des Juni an dem ihr vom Kriegsminister zugewiesenen Orte.

Art. 4 der ministeriellen Instruktion vom 3. April 1912 wurde nachträglich in dem Sinne modifiziert, daß jede Civilperson, welche das „Brevet de pilote aviateur de l'Aéroclub de France“ besitzt, ohne Examen den aeronautischen Truppen zugeteilt werden kann.

Laut „France Militaire“ vom 23. September 1912, sind im Oktober letzten Jahres 700 Rekruten (200 im Seinedepartement) den aeronautischen Truppen zugeteilt und auf die drei Gruppen Versailles, Reims und Lyon verteilt worden.

II. Da durch die Rekrutierung der Mannschaftsbedarf der aeronautischen Truppen nicht gedeckt wird, können auch Unteroffiziere und Soldaten während ihres Dienstes bei einer anderen Waffe zu den aeronautischen Truppen versetzt werden.

Das Zirkular des Kriegsministers vom 25. März 1912 („circulaire relative au recrutement du personnel navigant nécessaire au Service de l'aéro-

nautique militaire: hommes de troupe) gibt hierüber Auskunft.

Die Korpskommandanten sollen Leute aller Waffen, welche sich zum aeronautischen Dienst eignen würden und sich hierfür freiwillig melden, auffordern ein diesbezügliches Gesuch einzureichen; vorher müssen sich aber diese Leute einer speziellen ärztlichen Untersuchung unterziehen.

Offiziere aller Waffen können zum aeronautischen Dienst versetzt werden und zwar definitiv (als „pilote aviateur“ oder „pilote de ballon dirigeable“) oder auch nur vorübergehend indem sie als Passagiere Aufstiege oder Flüge mitmachen. Auch hier ist eine nochmalige ärztliche Untersuchung erforderlich (vergl. die „Circulaire relative à l'admission de officiers de toutes armes dans le service de l'aéronautique militaire et à la participation temporaire des officiers aux exercices aériens“ vom 25. März 1912).

III. Es können auch Leute, welche ihre zweijährige Dienstzeit hinter sich haben, bei ihrem Uebertritt zur Reserve, unter gewissen Bedingungen, ihre Versetzung zu den aeronautischen Truppen verlangen.

IV. Schließlich können auch diplomierte „pilotes civils“ jedes Jahr das Gesuch stellen an den Manövern der aeronautischen Truppen teilzunehmen.

#### D) Die Ausbildung der Aeronautischen Truppen.

I. Die aeronautischen Truppen werden in den „centres aéronautiques“ ausgebildet. Jedem „Centre“ sind die hierfür erforderlichen Instruktooren zugeteilt: einer für die Luftschiffahrt und einer für die Aviatik.

Die ministerielle Instruktion vom 23. Juni 1911 bestimmt, daß die Ausbildung keine hastige, sondern eine langsame und methodische sein soll. Die Ausbildung zerfällt in vier Perioden:

Erste Periode: Allgemeine theoretische und praktische Anleitung. Mitfliegen als Passagier. Kenntnis der Apparate und Motoren.

Zweite Periode: Detailausbildung und zum Schluß Erwerbung des „Brevet de pilote-aviateur“ des „Aéro-Club de France“.

Dritte Periode: Vervollkommnungsausbildung und zum Schluß Erwerbung des „Brevet d'aviateur militaire“.

Vierte Periode: Methodische Vorbereitung zu größeren Flügen. Flüge über 200 km dürfen nur mit Einwilligung des „inspecteur permanent“ gemacht werden.

Begüterte junge Leute können sich schon vor dem Militärdienst in einer „école d'aviation civile“ das Diplom des „Aéro-Club de France“ erwerben um dann bei der Rekrutierung mit um so größerer Sicherheit den aeronautischen Truppen einverleibt zu werden. Sie können sich außerdem in folgenden Spezialschulen zur theoretischen Prüfung vorbereiten:

a) Die „Ecole préparatoire aux troupes d'aéronautique“, welche vom Kriegsministerium subventioniert wird (Unterricht abends und Sonntag vormittags),

b) die „Ecole supérieure d'aéronautique et de construction mécanique“, welche speziell Ingenieure zum Bau von Luftschiffen, Aeroplanen und Motoren ausbildet. Die Ausbildung ist daselbst theoretisch und praktisch zugleich. Der Unterricht beginnt

im November und endigt im Juni. Der frühere Kammerpräsident Doumer ist Präsident des Schulrates und im Lehrkörper der Anstalt figurirt unter anderem auch der Schweizer Guillaume, zur Zeit Direktionsadjunkt des „Bureau International des Poids et Mesures“ in Sèvres.

Es gibt eine Menge ziviler aviatischer Schulen von welchen die meisten auch militärische Abteilungen haben.

II. Nach dem „Réglement sur la délivrance des brevets relatifs à la conduite des aéronefs“ vom 18. März 1911 können folgende Diplome erworben werden:

A. *Freiballons*: a) „Brevet d'aéronaute“.  
b) „Brevet supérieur d'aéronaute militaire“.

B. *Lenkbare Luftschiffe*: c) „Brevet de pilote de ballon dirigeable“.

C. *Flugapparate*: d) „Brevet de pilote aviateur“.  
e) „Brevet d'aviateur militaire“.

Das „Brevet de aéronaute“ wird von einer laut Art. 7 des soeben erwähnten Reglementes vom 18. März 1911 zusammengesetzten Kommission erteilt.

Das „Brevet supérieur d'aéronaute militaire“, das „Brevet de pilote de ballon dirigeable“ und das „Brevet d'aviateur militaire“ werden vom „inspecteur permanent“ auf den Vorschlag der oben erwähnten Kommission hin erteilt.

1. Das „Brevet d'aéronaute“ wird denjenigen Offizieren und Unteroffizieren der aktiven Armee, Reserve und Territorialarmee erteilt, welche auf Grund einer Anzahl Aufstiege, die von diplomierten Offizieren kontrolliert worden sind, die Fähigkeit erlangt haben, Freiballons zu führen. Die Kandidaten müssen außerdem mit Erfolg das im Reglement vom 18. März 1911 erwähnte Examen bestanden haben; dasselbe erstreckt sich auf folgende Fächer: Kartenlesen, geographische und meteorologische Kenntnisse, Grundsätze der Aeronautik.

2. Das „Brevet supérieur d'aéronaute militaire“ wird denjenigen Offizieren erteilt, welche:

a) mindestens ein Jahr bei den aeronautischen Truppen gedient haben ohne Rücksicht auf die Waffe, der sie ursprünglich angehörten,

b) eine vollständige theoretische und praktische Ausbildung, ferner die Fähigkeit besitzen, nicht nur Freiballons zu führen, sondern auch Schüler auszubilden,

c) während des Dienstes Ruhe, Kaltblütigkeit und Entschlußfähigkeit gezeigt haben.

Die Kandidaten müssen sich außerdem einer Prüfung unterziehen, deren Programm auf S. 56 ff. des „Réglement sur l'instruction du bataillon de sapeurs aérostiens“ vom 10. Oktober 1904 erwähnt ist.

3. Das „Brevet de pilote de ballons dirigeables“ wird denjenigen Offizieren der aktiven Armee, Reserve und Territorialarmee erteilt, welche:

a) im Besitze des „Brevet d'aéronaute“ oder des „Brevet supérieur d'aéronaute militaire“ sind,

b) bezüglich Manövrieren mit lenkbaren Luftschiffen theoretisch und praktisch vollständig ausgebildet sind,

c) genügende Motorkenntnisse besitzen, um die Arbeit der Mechaniker leiten und kontrollieren zu können,

d) mehrere Aufstiege in lenkbaren Luftschiffen gemacht haben, bei welchen sie, unter Auf-

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 haben<sup>1)</sup>; 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

<sup>1)</sup> Gemeint sind jene Bekleidungsverirrungen, welche in Verkennung der Verhältnisse des amerikanischen Sezessionskrieges von den Uniformen auch den geringsten Farbensmuck 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.