

Über das Royal Flying Corps im Jahr 1914, Teil 1

Einführung

Kürzlich hatte ich in London das Glück, eine der selteneren Uniformpostkarten aus der Serie *History and Traditions* zu erwerben, die von Gale & Polden im Vorfeld des Ersten Weltkriegs herausgegeben wurde. Die Karte, eine der letzten in Serie 1, zeigt das damals neueste Korps der britischen Armee - das Royal Flying Corps (Military Wing) - gegründet durch Royal Decree vom 13. April 1912.



ROYAL FLYING CORPS



Since the formation of the Royal Flying Corps, wonderful strides have been made in perfecting the aerial service for war, and its squadrons now take an important and definite place not only in the Force for operations overseas, but also in the scheme of Home Defence, fully equipped squadrons being stationed at strategic points. The Corps has its foundation in the old Balloon Companies, Royal Engineers, who did good service till April 1st, 1911, when they were absorbed into the new Air Battalion Royal Engineers, of which Major Sir Alexander Bannerman, R.E., was appointed the first commander. On April 13th, 1913, this gave place to the Corps as now designated, the result being a considerable widening of scope and enlargement of service. The two Wings of the Corps, Naval and Military, work in splendid co-operation, both being efficient in handling various types of aeroplanes and airships. The training of all branches of the Corps, aviation and mechanical, is very thorough and practical, and that good service will be rendered by all ranks when the hour of trial comes is beyond doubt. The attractions of aviation have drawn a full complement of officers to qualify as pilots and observers, and the Corps so far as capacity and zeal is concerned is the equal of any now existing.

Die Anfänge der Militärfliegerei in England

Das Interesse des englischen Militärs am Weltraum wurde unter anderem durch Erfahrungen mit Beobachtungsballons während des Deutsch-Französischen Krieges (1870-1871) gefördert und 1883 wurden eine Ballonfabrik und eine Bildungseinheit unter der Schirmherrschaft der Royal Engineers gegründet. Die erste militärische Balloneinheit begleitete 1884 die im Betschuanaland (dem heutigen Botswana) kämpfenden Streitkräfte. Anschließend nahmen Balloneinheiten an den Feldzügen im Sudan 1885 und 1896–1898 und später am Burenkrieg (1899–1902) teil.

1890 wurde eine spezielle Ballonabteilung (*Royal Engineers Balloon Section*) als Teil der Engineer Troops eingerichtet. Die Entwicklung echter Flugmaschinen führte zu verschiedenen Experimenten, aber erst nach dem Flug von Louis Blériot über den Ärmelkanal am 25. Juli 1909 ging es richtig los. Die ersten Versuche wurden von einer Reihe militärischer und ziviler Eiferer vorangetrieben, nicht zuletzt durch deren finanziellen Beitrag.

Captain Bertram Dickson, Royal Horse Artillery, der auf eigene Kosten (und Risiko) das Fliegen gelernt hatte.

Frankreich durfte an den Herbstmanövern von 1910 teilnehmen, um Luftaufklärung mit einem anderen Artillerieoffizier, Lieutenant Lancelot Gibbs, Royal Field Artillery, zu versuchen. Diese private Initiative wurde zum ersten tatsächlichen Flug unter der Schirmherrschaft der britischen Armee. Pro Am 1. April 1911 wurde das *Royal Engineers Air Battalion* gegründet, bestehend aus zwei Kompanien - No. 1 (*Luftschiff*) Company und No. 2. (*Flugzeug*) Unternehmen. 1912 wurden diese Unternehmen in das Royal Flying Corps integriert.

Das Royal Flying Corps bestand aus einem Militärflügel (*Military Wing*), einem Marineflügel (*Naval Wing*) und einer gemeinsamen Flugschule (*Central Flying School*). Die beiden Abteilungen entwickelten sich zu unabhängigen Einheiten, und im Juli 1914 wurde der Royal Naval Air Service gegründet. Dadurch wurde das Royal Flying Corps mit einer Parallele zur dänischen Terminologie zu den fliegenden Truppen der Armee, während die Royal Naval Air Services zur Luftwaffe der Marine wurden.

Während des größten Teils des Ersten Weltkriegs unterstützten die beiden unabhängigen Luftkorps die Operationen der Armee und der Marine an Land und auf See, und erst am 1. April 1918 wurden die beiden Einheiten mit der Gründung der Royal wieder unter gemeinsamem Kommando zusammengeführt Air Force, die damit zur ersten unabhängigen Luftwaffe der Welt wurde.

Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs verfügte das Royal Flying Corps über 179 Flugzeuge und mobilisierte 2.073 Mann. Vier Staffeln mit insgesamt ca. 50 Maschinen wurden als Teil des Expeditionskorps auf den Kontinent geschickt. Der Royal Naval Air Service hatte 39 landgestützte Flugzeuge und 52 Wasserflugzeuge; dazu kamen 7 Luftschiffe, die Aufklärungsaufgaben für die Flotte lösen sollten.

Bei der Gründung der Royal Air Force zählte das Royal Flying Corps 56 Staffeln an der Westfront, 68 Staffeln in England, einschließlich Trainingseinheiten, sowie 18 Staffeln, die in Italien, Afrika, Palästina, Mesopotamien sowie auf dem Balkan verteilt waren und in Indien. Außerdem ca. 20 Einheiten, ausgestattet mit Beobachtungsballons. Der Royal Naval Air Service hatte 16 Staffeln an der Westfront, zahlreiche Staffeln in England und rund um das Mittelmeer und 90 Luftschiffe, die in den Küstengebieten Englands patrouillierten. Diese beträchtliche Luftwaffe wurde von einer großen Anzahl von Versorgungs- und Ausbildungseinheiten unterstützt, darunter Flugschulen in Kanada und Texas.

Bis Kriegsende operierte die Royal Air Force von mehr als 700 Niederlassungen weltweit aus und befehligte 22.650 Maschinen.

Die Ansichtskarte

Die Zeichnung von Ernest Ibbetson vermittelt einen faszinierenden Eindruck vom Royal Flying Corps, einschließlich der frühen Flugzeuge und Luftschiffe des Corps. Die Karte erschien irgendwann im Jahr 1913; die aktuelle Karte wurde am 24. Dezember 1914 verschickt.



Mein Vorschlag zur Identifizierung der Maschinen lautet wie folgt: **1.** Cody

Hängegleiter.

2. Das Luftschiff Beta.

3. Farman-Doppeldecker.

4. Blériot-Eindecker.

Ebenso gibt die Karte einen guten Eindruck von den frühen Uniformen des Corps: **5.** Sergeant **6.**

First Lieutenant,

Pilot **7.** Engine Ordnance **8.**

Aircraft Mechanic **9.** Flying

Soldiers

Die Staffeln des Corps waren wie folgt stationiert: Farnborough:

1., 5., 6. und 7..

Larkhill: 2. und 3. Platz.

Niederlande: 4.

Upavon: Die Flugschule

Das Äußere muss aus einem dieser Betriebe stammen, kann aber nicht weiter festgestellt werden.

Über die Flugzeugtypen

Cody Hängegleiter



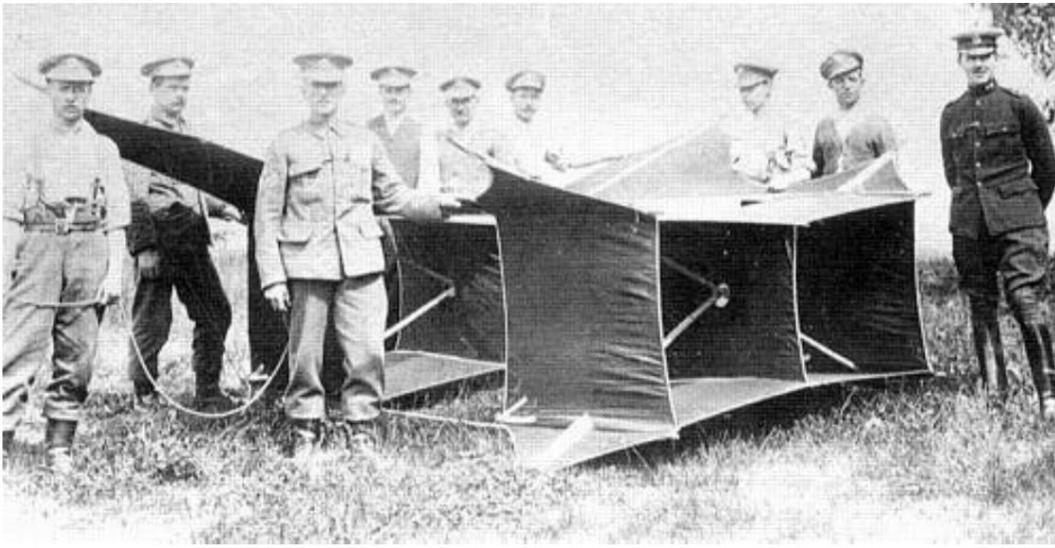
Cody-Drachenfliegen, mit einem Beobachter, der in einem Korb hängt.
Aus Quelle 6, die das Bild auf 1907 datiert.

Einer der Pioniere der Luftfahrt war Samuel Franklin Cody (1868–1913), der trotz der Namensähnlichkeit und seiner amerikanischen Herkunft keine Verbindung zum berühmten William Frederick Cody (1846–1917), besser bekannt als Buffalo Bill, hat .

Samuel Franklin Cody wurde englischer Staatsbürger und war von 1902 bis 1909 Chefausbilder der *Royal Engineers Balloon Section*.

Quelle 4, die eine größere Wiedergabe des Bildes enthält, erwähnt, dass der Herr mit dem Cowboyhut (a.) wahrscheinlich Samuel Franklin Cody ist.

Ich beziehe mich auf die australische Website [Hargraves - The Pioneers. Celebrating the Bi-Centennial of Aviation 1804-2004 2\)](#), das eine schöne, illustrierte Präsentation von Samuel Franklin Cody und seinen verschiedenen Flugkonstruktionen – Drachen, Luftschiffe und Flugzeuge – enthält.



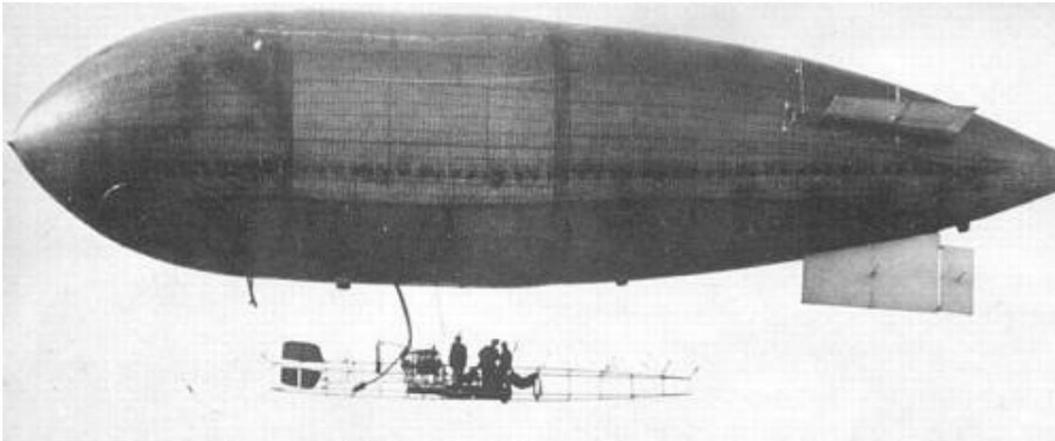
Ausbildung in Hängegleitern in der Royal Engineers Balloon Section.

Aus Quelle 6, die das Bild auf 1907 datiert.

Die Soldaten tragen die khakifarbene Felduniform Modell 1902. Beachten Sie, dass die Soldaten halblange Ledergamaschen tragen, die aus dem früheren Uniformsystem stammen.

Der Offizier trägt eine Dienstuniform (*ausziehen*), bei der es sich möglicherweise um den roten Uniformmantel und die dunkelblaue Hose des Royal Engineer handelt. Alternativ ist es ein Offizier, der dem Ballonpark zugeteilt ist und daher seine eigene Regimentsuniform trägt. Auf der Uniformmütze wird eine weiße Hülle getragen.

Das Luftschiff Beta



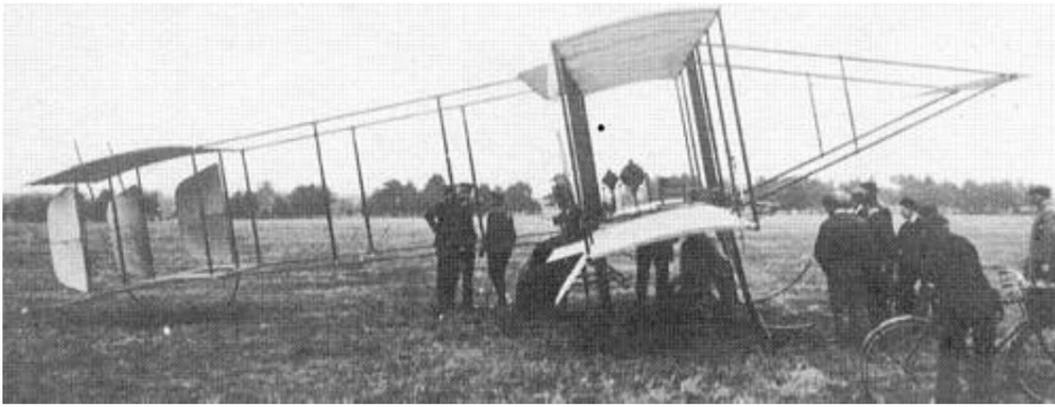
Das Luftschiff Beta.

Von Quelle 4.

Das Luftschiff auf der Postkarte könnte *das Luftschiff Beta* sein - umgangssprachlich besser bekannt als *die Silberne Königin* -, das 1910 "gestartet" und dann 1912 zu *Beta II* umgebaut wurde.

Das Luftschiff war mit einer drahtlosen Telegrafenvorrichtung zum Boden ausgestattet, die den Teilnehmern während der Herbstmanöver des Jahres 1912 einen Vorgeschmack auf die Bedingungen der modernen Kriegsführung gab. Während der Übung kontrollierte eine Partei das Luftschiff *Beta*, die andere *die Gamma*.

Dem Kommandanten der feindlichen Partei, General JM Grierson, wird die nachträgliche Bemerkung zugeschrieben, dass *diese Luftschiffe* (mit ihren "Funkgeräten") die Übung völlig ruiniert hätten!



Farman-Doppeldecker, um 1911.
Von Quelle 6.

Farman-Doppeldecker

Die Brüder Henry (1874–1958) und Maurice Farman (1877–1964) gehörten zu den Pionieren der Luftfahrt. Sie beherrschten eine Reihe von Flugzeugen, die in den Luftstreitkräften vieler Länder, einschließlich Dänemarks, eingesetzt wurden.

Louis Blériot Eindecker



Eindecker von Louis Blériot, um 1912.
Von Quelle 6.

Die Maschine war eine Weiterentwicklung des Typs, den Louis Blériot bei seinem epochemachenden Flug über den Ärmelkanal 1909 einsetzte.

In ihrer Militärversion erhielt die Maschine die Bezeichnung *Blériot XI Militaire* und wurde in einer Reihe verschiedener Versionen gefunden, darunter die zweiseitige Version *XI-2 Artillerie*.

Quelle 7 beschreibt das Flugzeug als eines der besten zivilen und militärischen Flugzeuge in der Zeit bis zum Ersten Weltkrieg.

Der Flugzeugtyp ist auch aus Dänemark bekannt, wo eine private Stiftung im Februar 1915 einen Blériot-Eindecker an die Flugschule der Armee spendete (erworben von einer schwedischen Privatperson für DKK 6.000). Die Maschine hatte jedoch nur ein kurzes Leben, da sie im Juni 1915 komplett ausfiel. Der Motor wurde dann wiederverwendet.

Über die Uniformen

Der Schnitt der Uniformen des Royal Flying Corps hob sich deutlich von den übrigen Uniformen der Armee ab, sowohl in Bezug auf den Uniformrock als auch auf die Kopfbedeckung.

Der Uniformmantel mit seinem schrägen, verdeckten Verschluss wirkte fast lanzenartig. Die Offiziersjacke wurde schnell als „Umstandsjacke“ bezeichnet, da witzige Köpfe dachten, sie ähnele der Kleidung der werdenden Mütter. Knöpfe für Offiziere waren aus Bronze, während die der Besatzung aus Messing waren. Sowohl bei der Offiziers- als auch bei der Mannschaftsversion des Uniformmantels war unten an den Ärmeln ein Riemen angenäht, mit dem der Ärmel zugeknöpft werden konnte. Dies erleichterte das Tragen der während des Fluges verwendeten Handschuhe mit Kragen.



Aus *The British Army of 1914* von R. Money Barnes, Seeley Service & Co. Ltd., London 1968.

Ursprünglich trugen Offiziere und Besatzung eine Mütze, aber 1913 wurde eine **Feldmütze** (Schrägmütze) nach dem sogenannten österreichischen Modell eingeführt. Auf der Mütze trugen die Offiziere ein Korpsabzeichen aus Bronze, das der Besatzung aus Messing.

Unmittelbar unter den Schulterflecken trugen Unteroffiziere und Gefreite ein schwarzes **Schulterband** mit dem Text Royal Flying Corps in Weiß. Der Uniformkragen sollte ursprünglich nicht mit dem Korpsabzeichen geschmückt werden, aber unter Offizieren wurde es schnell Mode, Miniaturversionen des Mützenabzeichens als Kragenabzeichen zu tragen.

Offiziere trugen **Hüftgurte** des Modells *Sam Browne*, normalerweise mit nur einem Schultergurt, der als Schlinge getragen wurde. Es war üblich, diesen diagonalen Riemen über der rechten Schulter zu tragen, obwohl er in der Zeichnung über der linken Schulter gezeigt wird. Sowohl der Oberleutnant als auch der Sergeant trugen eine Pistole, die die häufigste Waffe im Korps war. Normalerweise wurden Gewehre nur im Zusammenhang mit dem Wachdienst vom Personal getragen, bei dem sie auch Gurtbandkleidung trugen, meistens in einer reduzierten Version.

Ursprünglich gab es im Royal Flying Corps nur zwei Arten von Unteroffizieren - *Sergeant Majors* und *Sergeants*. Der erstere trug eine gewebte Krone auf dem Unterarm, während der letztere (wie in der Zeichnung gezeigt) die traditionellen Insignien des Sergeanten trug. Während des Krieges wurde ein Rangsystem entwickelt, das dem der übrigen Armee entsprach. Die Offiziere trugen ihre Abzeichen auf ihren Schulterpolstern.

Der Fahrdiensthelfer trägt den Korpskurzmantel. Wie die Mannschaftsuniform hat der Umhang keine Schulterklappen, was erstmals im Juni 1914 sowohl auf dem Umhang als auch auf der Jacke eingeführt wurde. Das Motorrad kann von der Marke *Vickers-Clyno* sein, kann aber auch wie fast jeder andere Typ aus dieser Zeit aussehen.



*Flugzeugmechaniker neben einem Lastwagen, der Leyland sein könnte.
Von Quelle 2.*

Bis 1914 waren fliegende Staffeln die einzigen vollmotorisierten Einheiten in der britischen Armee.

Jedes Geschwader wurde mit einer rollenden Staffel von 30 Kraftfahrzeugen (Autos und Lastwagen) und 6 Motorrädern rationiert. (Quelle 9.) Bei der Mobilisierung handelte es sich größtenteils um abgeschriebene Fahrzeuge.

Der Flugzeugmechaniker trägt den blauen Overall, der bis 1915 verwendet wurde, als braun/khakifarbener Stoff verwendet wurde. Die Feldmütze ist vom gleichen Modell wie die des Feldwebels, mit einem Mützenabzeichen aus Messing. Beim Drehgeräusch wurden keine Unterschiede gemacht.

Die fliegenden Soldaten, die am Aufbau des Hängegleiters beteiligt sind, tragen ähnliche Uniformen wie die des Unteroffiziers und dieser Teil der Zeichnung unterscheidet sich nur dadurch, dass eine Figur eine Mütze trägt. Er kann als Unteroffizier oder einfach als Flieger bestimmt sein und die vor 1913 eingeführte Kopfbedeckung tragen.

Das Pilotengeschwader, ebenfalls über dem Text abgebildet, wurde 1913 eingeführt und von Offizieren, Unteroffizieren und Gefreiten getragen, die eine Flugausbildung mit zufriedenstellenden Ergebnissen absolviert hatten. Im September 1915 **wurde ein Beobachterflügel eingeführt**, der aus einem gekrönten O und einem halben Flügel bestand; Der Flügel des Beobachters war ebenfalls in weißer Stickerei auf schwarzem Hintergrund.

Während des Krieges wurde **das Schulterabzeichen** - Royal Flying Corps in weißer Schrift auf schwarzem Grund - durch eine kleinere Version mit dem Korpsnamen in abgekürzter Form - RFC - ersetzt. Die beiden Versionen wurden anscheinend nebeneinander getragen.

Offiziere, die dem Royal Flying Corps zugeteilt wurden, behielten ihre ursprünglichen Uniform- und Abteilungsabzeichen (siehe meinen Artikel The English Field Uniform Model 1902), was den Pilotenflügel zum einzigen "korpspezifischen" Abzeichen machte.

1915 wurde die normale Offiziersuniform der Armee, einschließlich der Mütze, auch im Royal Flying Corps eingeführt; Diese Uniform wurde neben der "Wartekleidung" getragen.

Schließen

Die Geschichte geht in [Teil 2](#) weiter, der auch meine Bibliographie enthält.

Nachtrag

Als Anspielung auf die Uniformen des Royal Flying Corps hier eine Postkarte 3) mit Uniformen des Royal Naval Air Service.



Der König inspiziert RNAS-Offiziere.

Der Text auf der Rückseite der Karte lautet: *Zu den Treffen des Königs mit seinen Truppen an der Westfront gehörte diese stille Inspektion einer Reihe von Offizieren des Royal Naval Air Service.*

Weitere Informationen zum Grund der Parade, auch ob die Offiziere aus derselben Staffel stammen, liegen nicht vor. Ebenso ist eine Datierung derzeit nicht verfügbar

Ob es direkt Zweck der Parade war, dem König möglichst viele verschiedene Uniformen zu zeigen, lasse ich dahingestellt... Es gibt kaum zwei der Offiziere, die die gleiche Uniform tragen, aber alle Varianten können durchaus geregelt sein.

Für den Einsatz in den außerhalb Englands dienenden Einheiten des Royal Naval Air Service wurden im Frühjahr 1915 khakifarbene Uniformen (im Stil der Armee) eingeführt. Der Pilotenflügel der Marine war etwas dünner als der der Armee. Bei Marineuniformen wurde der Pilotenflügel direkt über den Abzeichen an den Ärmeln getragen, während er bei der Khakiuniform über der linken Brusttasche getragen wurde.

Pro Finsted

Anmerkungen

1) Technisch gesehen trägt die Karte die Nummer 110 (erscheint auf der Rückseite) und ersetzte wahrscheinlich die vorherige Karte mit dieser Nummer - *Berittene Infanterie* - als dieser Waffentyp 1912 aus der Armee abgezogen wurde. mein Artikel Englische berittene Infanterie.

2) Dass der Flug, dessen 100-jähriges Jubiläum 2003 auf der Grundlage des Fluges der Gebrüder Wright im Jahr 1903 begangen wurde, hier sein 200-jähriges Jubiläum feiern kann, liegt daran, dass 1804 der erste erfolgreiche Flug mit einem Segelflugzeug durchgeführt wurde. Gelesen mehr auf dieser Seite, es ist eine spannende Geschichte...

3) Von einer Postkarte in der Serie Official War Photographs (Serie 13, Nr. 100), die während des Ersten Weltkriegs von der Zeitung Daily Mail herausgegeben wurde. Einige dieser farbigen Fotografien wurden 1997 nachgedruckt und unter anderem im National Army Museum, London, verkauft.