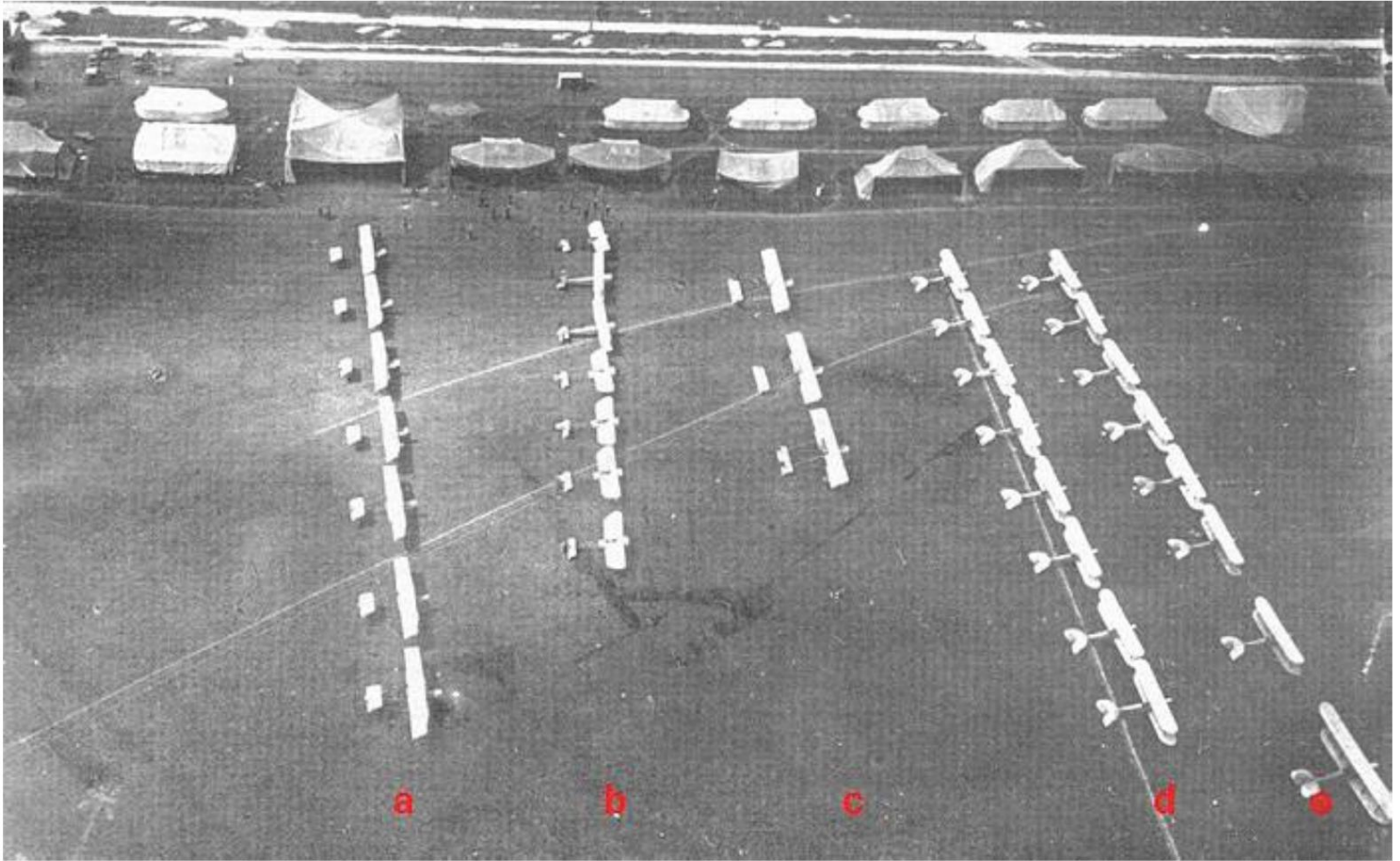


Über das Royal Flying Corps im Jahr 1914, Teil 2

Die fliegende Abteilung des Expeditionskorps

Im Juni 1914 hielt das Royal Flying Corps eine große Feldübung von einem Monat Dauer ab, während der die Staffeln in Netheravon versammelt wurden. Die Übung sollte sich als gutes Training vor der bevorstehenden Mobilmachung im August 1914 erweisen.

Das 1. und 7. Geschwader nahmen jedoch nicht an der Übung teil - das 1. Geschwader war dabei, seine Luftschiffe an den Royal Naval Air Service zu übergeben, der gerade die Verantwortung für alle Luftschiffe übernommen hatte, während das 7. Geschwader aufgestellt wurde.

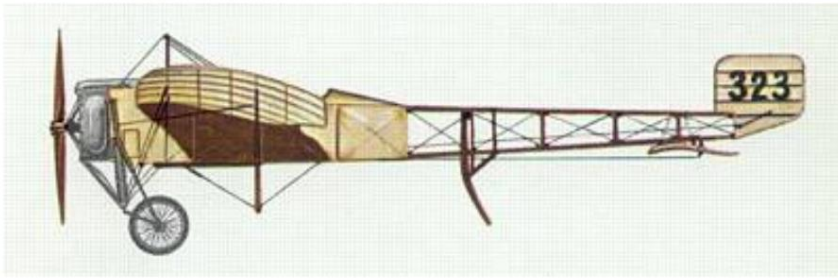


Feldübung beim Royal Flying Corps, Netheravon, Juni 1914 1).

Die Maschinen sind *Henri Farman* (a.), *Blériot* (b.), *Maurice Farman* (c.), *BE 2* und *Avro 504* (d. und e.); Die Maschine bei e ist eine *RE5* mit speziell verlängerten Flügeln, die für Höhenflüge bestimmt sind.

Über Organisation

Der von Brigadegeneral Sir David Henderson kommandierte Luftflügel der Expeditionary Force bestand aus den folgenden Einheiten:



Blériot XI-2 Artillerie, vom 3. Geschwader, 1914.

Von Quelle 7.

Geschwaderflugzeugtypen

2. BE 2
3. Blériot und Farman BE
4. 2
5. Farman, Avro und BE8

Die 1., 6. und 7. Staffel blieben zunächst als Ausbildungseinheiten in England. Die Verantwortung für die Luftverteidigung Englands wurde in die Hände des Royal Naval Air Service gelegt.

Ein Geschwader (*Squadron*) wurde wie folgt organisiert:

- 1 Feldwebel
- 3 Flugfeldwebel
- 11 Feldwebel
- 22 Unteroffiziere
- 56 Flugmechaniker 1. Klasse
- 42 Luftmechaniker 2. Klasse
- 7 Gefreite *)
- 142 Mann insgesamt**

*) darunter 4 Mann des
Royal Army Service Corps.

- Stabselement (*Geschwaderhauptquartier*) 3
- Divisionen (*Flüge*), bezeichnet mit A, B und C, mit jeweils 4 Flugzeugen.

Der *Staffelkommandant* war ein Major und *die Flugkommandanten* waren Kapitäne.

Das Geschwader bestand aus bis zu 18 Piloten, von denen die meisten Leutnants waren.

Die Gesamtstärke betrug ca. 160 Mann, mit einer Verteilung von Unteroffizieren und Gefreiten wie in der Tabelle rechts angegeben, basierend auf Informationen über das 4. Geschwader.

Die fliegenden Truppen des Expeditionary Corps wurden auch von einer Versorgungs- und Parkeinheit (*Aircraft Park*) begleitet, die 12 Offiziere, 162 Unteroffiziere und Gefreite sowie 17 Reservemaschinen (BE 2, BE 2c, BE 8 und Sopwith) beherbergte Boulevardzeitung).

Die Gesamtstärke der fliegenden Division wird angegeben mit: 105 Offizieren, 755 Unteroffizieren und Gefreiten, 63 Flugzeugen und 95 Fahrzeugen.



Feldessen im 5. Geschwader, 1914.
Von Quelle 10.

Auch während des Rückzugs aus Mons war Zeit, unter geordneten Bedingungen etwas zu essen.

Der Offizier rechts im Bild ist der Kommandeur der 5. Staffel, Major JFA Higgins, Royal Artillery.

Die Kommandeure der anderen Staffeln waren wie folgt:

2. - Major CJ Burke, Royal Irish Regiment
3. - Major JM Salmond, King's Own
4. - Major GH Raleigh, Essex-Regiment

Park - Major AD Carden, königliche Ingenieure

Über Kommunikation

Schon früh wurden Versuche mit der Verbreitung von Beobachtungen aus Luftschiffen und Flugzeugen mittels drahtloser Telegraphie durchgeführt, einer Technik, die während des Krieges in erheblichem Umfang entwickelt wurde.

Die gebräuchlichste Form der Kommunikation zwischen Flugzeugen und Einheiten am Boden umfasste das Abwerfen von Nachrichten, Nachrichtenfischen, Signalflaggen sowie Licht- und Tonsignale. Darüber hinaus war es üblich, dass ein Pilot auf einem geeigneten Feld landete und seine Beobachtungen des Feindes weitergab, damit die Einheiten am Boden sie schnell ausnutzen konnten.

Die rollende Staffel der 4. Staffel umfasste den einzigen Telegrafenzug (drahtlose Telegrafie) des Royal Flying Corps, einen Daimler und eine Telegrafeneinheit. Leider wurde der Waggon schnell komplett beschädigt, wobei das „Radio“ zerstört wurde. Am 27. September 1914 wurde die Telegrafeneinheit in *die Funkabteilung des Hauptquartiers umgewandelt*; Ab dem 8. Dezember war die Sektion Teil des 9. Geschwaders

Tatsächliche Artillerieflüge steckten noch in den Kinderschuhen. Es war möglich - und wurde ab dem 13. September 1914 genutzt -, Artilleriefeuer zu beobachten und zu melden. Erst nach dem Krieg wurde es möglich, direkt von Flugzeugen aus zu schießen [2](#)).

Obwohl Berichte aus der Luft das Herbstmanöver von General Grierson (siehe [Teil 1](#)) im Jahr [1912](#) ziemlich ruiniert hatten

Nachrichten des Royal Flying Corps spielten schnell eine wichtige Rolle bei der Ortung feindlicher – und eigener – Einheiten, wodurch die fliegenden Truppen wirklich zu einer Waffe wurden, die hier bleiben sollte.



Feldessen im 5. Geschwader, 1914.

Von Quelle 10.

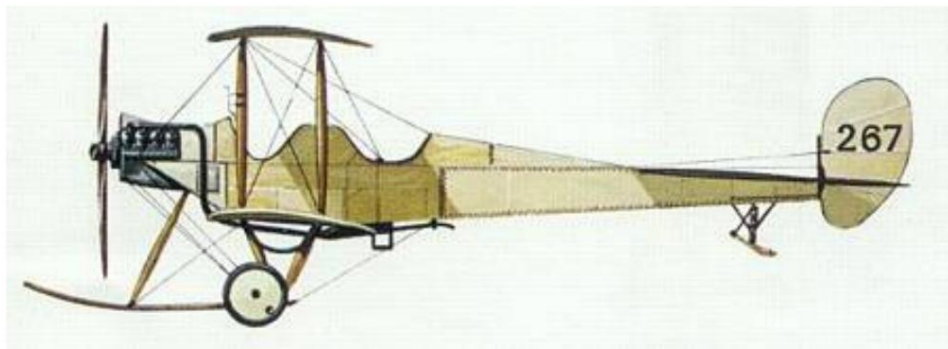
Hinzu kamen viele weitere wesentliche Aufgaben, die die Flugzeuge allein und in Zusammenarbeit mit den Einheiten am Boden erfüllten.

Im Gegensatz zum vorherigen Bild des Geschwaderstabes verhält sich die Besatzung etwas bescheidener.

Über Flugzeugtypen

Die folgenden Zeichnungen [3](#)) sollen einen Eindruck von den Flugzeugtypen vermitteln, die der Fliegerabteilung des Expeditionskorps zu Beginn des Krieges zur Verfügung standen. Das sind unbewaffnete Maschinen, die nur für Aufklärungsaufgaben gedacht waren.

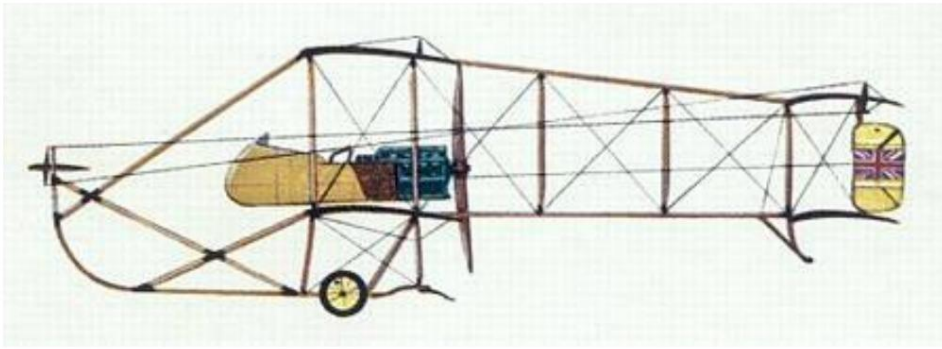
In den ersten Kriegsmonaten begegneten sich Flugzeuge beider Seiten oft bei Aufklärungsflügen über der Front, aber es wurden nur Grüße ausgetauscht. Erst als das Maschinengewehr zur Standardausrüstung wurde, gewann das Flugzeug an echtem Kampfwert. Im Zusammenhang mit dem Einsatz in Frankreich wurden jedoch einige BE 2-Flugzeuge damit beauftragt, alle deutschen Luftschiffe zu rammen, denen sie auf ihrem Weg über den Kanal begegnen könnten! (Quelle 7.)



BE 2a des Royal Flying Corps, 1913.

Von Quelle 8.

Flugzeuge dieses Typs traten im August 1914 in die 2. und 4. Staffel ein.



Maurice Farman vom Royal Naval Air Service, Frühjahr 1915.

Von Quelle 7.

Das Flugzeug erinnert an die Farman-Flugzeuge, die im August 1914 Teil des 3. und 5. Geschwaders waren.



Avro 504, modifizierter Prototyp, 1913.

Von Quelle 8.

Das Flugzeug erinnert an die Avro 504-Flugzeuge, die im August 1914 Teil des 5. Geschwaders waren.

Zu dieser Zeit hätte das Flugzeug auch eine Lackierung im Stil der anderen frühen Flugzeuge gehabt.



BE 8, vom 8. Geschwader, Juni 1915.

Von Quelle 7.

Das Flugzeug ist vom selben Typ, der im August 1914 Teil des 5. Geschwaders war.

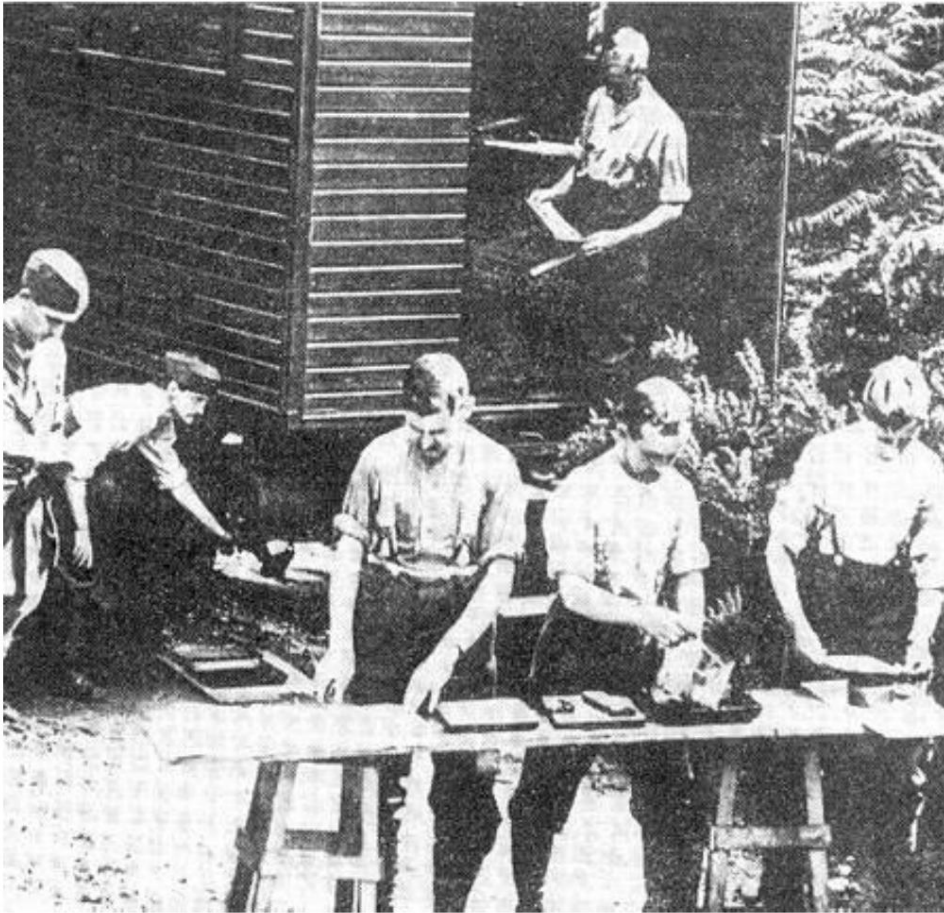


Sopwith Tabloid, Prototyp, 1913.

Von Quelle 8.

Das Versorgungs- und Parkgeschwader brachte 4 Stk. dieser Art.

Im Gegensatz zu den anderen Maschinen wurden diese in zerlegtem Zustand nach Frankreich transportiert.



Eine Fotoabteilung bei der Arbeit - Feldentwicklung von Luftbildern.
Aus Quelle 11.

Zu den Aufgaben, die das Royal Flying Corps nach und nach lösen konnte, gehörte die Möglichkeit, Luftaufnahmen zu machen. Das 3. Geschwader experimentierte seit Anfang 1914 mit Luftaufnahmen.

Die Flugabteilung des Expeditionary Corps umfasste eine *experimentelle fotografische Abteilung* unter der Leitung von Lieutenant JTC More.

Der erste taktische Einsatz fand am 15. September 1914 während der Schlacht an der Aisne statt.

Obwohl die Möglichkeiten im Jahr 1914 noch nicht ausgereift waren, trugen Luftbilder zum Aufklärungsbild der Truppenführer bei, das dadurch im Vergleich zu früher stark verbessert wurde. Quelle 3 gibt an, dass allein im Jahr 1917 insgesamt 2.695.750 Luftaufnahmen gemacht wurden.

Über Nationalitätskennzeichen

Zu Beginn des Krieges wurden englische und deutsche Flugzeuge nicht mit Nationalitätszeichen versehen (englische Flugzeuge trugen ihre Nummer nur auf dem Seitenruder), aber ab Ende September 1914 wurden die deutschen Flugzeuge mit "Eisernen Kreuzen" gekennzeichnet.

Um Beschuss durch die eigenen Einheiten zu vermeiden, für die Fliegen ein Fremdwort war, wurde kurzerhand *der Union Jack* auf die Unterseite der Tragflächen gemalt. Diese Markierung hatte jedoch nicht den gewünschten Effekt, da Farben aus der Ferne betrachtet weniger auffällig sind als Zahlen, wodurch das zentrale Kreuz in der englischen Flagge leicht mit dem deutschen Kreuz verwechselt werden könnte.

Im Herbst einigte man sich daher mit den Franzosen darauf, dass britische Flugzeuge mit Kokarden nach dem System gekennzeichnet werden sollten, das bereits von Anfang an bei den französischen Luftstreitkräften verwendet wurde.

Die neue Kennzeichnung wurde im Royal Flying Corps pro eingeführt 11. Dezember 1914. Der Union Jack wurde bis Mitte 1915 an Seitenrudern verwendet, als sie durch eine blaue, rote und weiße Markierung ersetzt wurden, die sowohl den französischen als auch den britischen Luftstreitkräften gemeinsam war.

Schließen

Die fliegende Division des Expeditionskorps rückte in den Tagen vom 11. bis 13. August 1914 mit Amiens als Ziel nach Frankreich vor; Das 4. Geschwader, das durch ein Missgeschick verzögert wurde, traf am 15. August ein. Die gesamte Truppe wurde dann in Maubeuge konzentriert, von wo aus am 19. August 1914 um 09:30 Uhr die erste Mission geflogen wurde.

Zwei Flugzeuge stiegen zu Aufklärungseinsätzen in die Flügel und schon bald wurden erste wertvolle Erfahrungen gesammelt. Die ohne Beobachter hochgeschickten Piloten hatten Probleme, sich auf dem fremden Terrain zurechtzufinden, und wurden schnell voneinander getrennt. Eine Maschine kehrte mittags zur Basis zurück, die andere erst um 17:30 Uhr. Beide Flugzeuge waren zur Landung gezwungen worden, um nach dem Weg zu fragen, eines sogar zweimal, so dass fortan kein Flugzeug mehr abhob, ohne dass die Beobachter mitgingen.

In den folgenden Tagen wurden die ersten Beobachtungen des Feindes gemacht und konnten dem Expeditionary Force-Stab Informationen über Feindbewegungen liefern. Am 22. August 1914 verlor die 5.

Squadron sein erstes Flugzeug, das möglicherweise abgeschossen wurde. Dabei wurden beide Besatzungsmitglieder – Lieutenants V. Waterfall und CGG Bayly – getötet. Die Maschine wurde von einigen Belgiern gefunden, die sich den noch unvollständigen Bericht über die Sichtungen des Flugzeugs sicherten, und über Umwege erreichte der Bericht etwas später das Kriegsministerium in London.

Zu den Erfahrungen der ersten Wochen gehörte auch die Notwendigkeit, nicht nur Aufgaben zu erledigen, sondern auch Kontakt zu/zwischen Korps und Divisionen zu halten. Tatsächliche Kontaktpatrouillen wurden so zu einer regelmäßigen Aufgabe für die Staffeln.

Dementsprechend experimentierten sie erfolgreich damit, Staffeln das operative Kommando über das Korps zu überlassen. Mitte September hatte das 3. Geschwader somit das operative Kommando des *II. Korps* (Smith-Dorrien), während das 5. Geschwader mit *dem I. Korps* (Haig) zusammenarbeitete. 4. Die Staffel stellte jeder Staffel ein Flugzeug mit "Funk" zur Verfügung.

Alle Quellen sprechen einstimmig von den großen und verdienstvollen Bemühungen des Royal Flying Corps während der frühen Schlachten des Krieges in Belgien und Frankreich. Während des Rückzugs der Expeditionary Force im August und September folgte die Flugabteilung und wechselte insgesamt 9 Mal die Basis, was nicht zuletzt in Anbetracht der damaligen Fahrzeuge usw. als eine Leistung bezeichnet werden muss. Großes Lob gebührt zudem dem Bodenpersonal für seinen Einsatz, die oft temperamentvollen und nicht unbedingt zuverlässigen Flugzeuge funktionsfähig zu halten.

Daher muss gesagt werden, dass das Royal Flying Corps seinem Motto „*Per Ardua Ad Astra*“, was übersetzt „Durch Bemühungen gegen die Sterne“ bedeutet, voll und ganz gerecht wurde.



Blériot XI, fotografiert während der Feldübung des Royal Flying Corps in Netheravon im Sommer 1914.
Aus Quelle 13.

Quellen

1. *Alte Militärpostkarten* von Thomas McGuirl, Military Modeling, März 1987.
2. *British Air Forces 1914-1914 (1)* von Andrew Cormack, Ospey MAA Nr. 341, London 2000, ISBN 1-84176-001-3.
3. *The Army and Aviation* von Bruce Robertson, Robert Hale Limited, London 1981, ISBN 0-7091-8924-9.
4. *Das Auge in der Luft - Geschichte der Luftbeobachtung und Aufklärung für die Armee 1785-1945* von Peter Mead, Stationäres Büro Ihrer Majestät, London 1983, ISBN 0-11-771224-8.
5. *Unarmed into Battle – The Story of The Air Observation Post* von HJ Parham und EMG Belfield, Picton Publishing Ltd. Wiltshire 1986, ISBN 0-948251-14-X. (Das Buch wurde ursprünglich 1956 veröffentlicht.)
6. *Das Corps of Royal Engineers 1066-1996*, Regiment Nr. 13. April/Mai 1996.
7. *Flugzeuge der Welt in Farben: Warplanes 1914-1914*, Politikens Forlag, Kopenhagen 1968.
8. *Flugzeuge der Welt in Farben: Veteranfly*, Politikens Forlag, Kopenhagen 1969.
9. *Field Service Pocket Book (1914)*, herausgegeben vom General Staff, War Office, London 1914, Nachdruck von David & Charles Reprints, London 1971, ISBN 0-7153-5225-3.
10. *The Royal Flying Corps* von Terry C. Treadwell und Alan C. Wood, Tempus Publishing Limited, Stroud, Gloucestershire 2000, ISBN 0-7524-1733-9.
11. *Räder der RAF, Teil 2, Royal Flying Corps MT* von Bruce Robertson, Airfix Magazine, November 1977.
12. *Die britische Armee von 1914* von R. Money Barnes, Seeley Service & Co. Ltd., London 1968.
13. *Nein. 1 Squadron* von Michael Shaw, Ian Allan Ltd., London 1986, ISBN 0-7110-1581-3.
14. *Army-Air Colors 1914-1937* von Bruce Robertson, Airfix Magazine, Dezember 1974.



Ein BE 2 des 4. Geschwaders zollt General Smith-Dorrien am 22. Juni 1914 bei einer Parade anlässlich des Geburtstages des Königs Respekt.

Aus Quelle 14.

Anmerkungen

1) Das Bild stammt aus dem Artikel *Royal Flying Corps – A Sixtieth Anniversary*, der in der Zeitschrift *Air Clues*, Mai 1972, veröffentlicht wurde. Die Identifizierung basiert auf einer Reproduktion desselben Bildes, veröffentlicht in Quelle 3.

2) Ab 1916 wurde es jedoch üblich, Beobachtungsballons zu verwenden, unter anderem im Zusammenhang mit der Beobachtung und der Feuerleitung. Siehe z.B. die Rezension des Buches *Guns, Kites and Horses - Three Diaries from the Western Front* von Sydney Giffard.

3) Die relative Größe der Ebenen ist nicht konsistent.