Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **58=78 (1912)**

Heft 51

PDF erstellt am: **05.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

LVII. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LXXVII. Jahrgang.

Nr. 51 Basel, 21. Dezember **1912**

Erscheint wöchentlich. — Preis per Semester für die Schweiz Fr. 5. — Bestellungen direkt an **Benno Schwabe & Co., Verlagsbuchhandlung in Basel.** Im Auslande nehmen alle Postbureaux und Buchhandlungen Bestellungen an. — Inserate 35 Cts. die einspaltige Petitzeile.

Redaktion: Oberst **U. Wille**, Meilen.

Inhalt: Flugmaschinen im Balkankrieg. — Etwas über das italienische Militärluftschiffwesen. — Aus der russischen Felddienstvorschrift. — Berichtigung. — Eidgenossenschaft: Eidgenössische Stäbe und Truppen. — Ausland: Frankreich: Armeemanöver 1913. Lanzen. — Oesterreich-Ungarn: Neuartige Offiziersbagagekoffer. Probeweise Einführung eines einheitlichen Schraubstollenbeschlages in der k. u. k. Armee und der k. u. k. Landwehr. — England: Mobilmachung. — Eidgenössische Militär-Bibliothek.

Dieser Nummer liegt bei:
Literaturblatt der Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitung 1912 Nr. 12.

Flugmaschinen im Balkankrieg.

Die bulgarische Armee besaß eine Anzahl Flugmaschinen, deutsche und französische, ohne jedoch imstande zu sein, diese für den Erkundungsdienst wichtigen Hilfsmittel ausnutzen zu können. Bei Ausbruch des Krieges gab es in Bulgarien, wo die Sobranje die früher von der Militärverwaltung für diesen Zweck geforderten Mitteln abgelehnt hatte, nur drei als Flieger ausgebildete Offiziere. Dann aber wurden schleunigst vom Auslande etwa 20 Flugmaschinen eingekauft und die fünf nach ausländischen Fliegerschulen kommandierten Offiziere zurückberufen, sowie zwei schweizerische, zwei französische und drei russische Flugmaschinenführer verpflichtet. Von den acht Militärfliegern hatten drei Offiziere das Führerattest erworben, die andern fünf noch nicht. Damit glaubte die Militärverwaltung die Flugmaschinenfrage in befriedigender Weise gelöst zu haben und erwartete von den Maschinen, die meistens in Mustafa Pascha untergebracht waren, einen wertvollen Erkundungsdienst. Indessen mußten die Offiziere, bevor sie diesen Dienst ausführen konnten, erst noch weitere Fähigkeit im Fliegen erreichen, und bei einer dieser Uebungen stürzte Leutnant Topranktschew bei Adrianopel mit seiner Maschine, die von acht türkischen Kugeln getroffen wurde, aus dreißig Meter Höhe herab und verunglückte. Auf Grund der mit den Militärfliegern gemachten Erfahrungen erhielten dann die Zivilflieger Befehl, zu fliegen. Dabei stellte sich heraus, daß die beiden Franzosen überhaupt keine Flieger waren und sich mit Hilfe eines gefälschten Fliegerattestes von ihrem auf Fr. 5000.— festgesetzten Monatsgehalt von der bulgarischen Gesandtschaft in Paris Fr. 2500.— Vorschuß nebst Fr. 500.— Reisekosten hatte auszahlen lassen. Die beiden Schweizer waren gute Flieger, mußten sich jedoch noch erst weitere Feldtüchtigkeit aneignen. Dagegen erwiesen sich die drei russischen Flieger als recht ungenügend. Zwei von diesen, sowie der schweizerische Flieger Burri waren gegen Ende November zur Tschataldschalinie gesandt worden. In Kirk-Kilisse hatten die Bulgaren zwei von den Türken eroberte deutsche Harlan-Eindecker, die jedoch, obgleich gute schnellgehende Maschinen, ebenfalls ihren Beruf verfehlten. Kenner sind indessen der Ansicht, daß die Bulgaren, namentlich an der Tschataldschalinie, mit Flugmaschinen einen ausgezeichneten Aufschluß über die feindlichen Stellungen hätten gewinnen können. M.

Etwas über das italienische Militärluftschiffwesen.

Das Militärluftschiffwesen in der italienischen Armee gliedert sich in drei Teile; und zwar in das Spezialistenbataillon für Lenkballone; in das Fliegerbataillon und in ein Versuchs- resp. Konstruktionslaboratorium. Diese drei Dienstzweige stehen gegenwärtig noch unter der Leitung einer aus höheren Offizieren des Landheeres und der Marine zusammengesetzten Kommission. Der Marineluftschiffahrtdienst soll in Bälde eine selbständige Abteilung bilden. Gegenwärtig bestehen vier Militärfliegerschulen und zwar je eine in Aviano, in Bordenone, in Somna Lombarda und Mirafiore. Die Militärflieger müssen, um dieses werden zu können, im Besitze von zwei Diplomen sein, das eine, das des Aeroklubs und das andere von der vorerwähnten militärischen Kommission ausgestellt — letzteres erhalten nur diejenigen Militärfliegeraspiranten, die eine Fahrt von 150 Kilometer Entfernung und einen Aufstieg nicht unter 1000 Metern erledigt haben. Der Zudrang zu der Militärfliegertruppe ist ein großer und wächst täglich, wie auch die Anzahl der verschiedenen Flugapparate stetig zunimmt. Es ist dies aber auch sehr wünschenswert, da nicht nur die Apparate durch fortgesetzten Gebrauch sich schnell abnützen, auch der aufreibende, die Nerven peitschende Dienst des Flieger-Offiziers verlangt nach einiger Zeit eine Ruhepause. In dem türkisch-italienischen Kriege in Tripolis haben die Militärflieger, weil besser geschult und trainiert, weit mehr geleistet als die Zivilflieger. Es scheint, daß in den militäraviatischen Kreisen Italiens der Zweisitztyp bevorzugt wird, bei diesem ist der