

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

Band: 58=78 (1912)

Heft: 51

Artikel: Flugmaschine im Balkankrieg

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-29765>

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: 02.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Petitzelle.

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. Länzen. — Oesterreich: Gegen. 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 Übungen stürzte Leutnant Toprantschew 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 Feldtuchtigkeit aneignen. Dagegen erwiesen sich die drei russischen Flieger als recht ungenügend. Zwei von diesen, sowie der schweizerische Flieger

Burri waren gegen Ende November zur Tschaltalschalinie 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 Tschaltalschalinie, 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 Marineluftschiffahrtsdienst 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 abnutzen, 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 militärviatischen Kreisen Italiens der Zweisitztyp bevorzugt wird, bei diesem ist der