

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

Band: 58=78 (1912)

Heft: 51

Artikel: Etwas über das italienische Militärluftschiffwesen

Autor: B.v.S.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-29766>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.01.2026

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 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. Lanzens. — Oesterreich-Ungarn: Neuartige Offiziersbagagekoffer. Probeweise Einführung eines einheitlichen Schraubstollenbeschlagens 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 Militärfiegern 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 Militärfiegern 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 Tschaataldschalinie 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 Tschaataldschalinie, 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 Marineluftschiffahrttdienst soll in Bälde eine selbständige Abteilung bilden. Gegenwärtig bestehen vier Militärflierschulen 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 Militärfliertruppe 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 militäraviatischen Kreisen Italiens der Zweisitztyp bevorzugt wird, bei diesem ist der

Beobachter unabhängig von dem Flieger, im Notfalle kann auch eine Person beide Dienste versehen. Als Norm gilt, daß der Flugapparat prinzipiell zweisitzig sein soll, um gleichzeitig Beobachter und Fliegeroffizier aufzunehmen. Der Pilot resp. Flieger kann auch eine Zivilperson sein, er muß aber dann soweit militärisch durchgebildet sein, daß er die einzelnen Truppengattungen unterscheiden kann, sowie deren Formationen auf dem Marsche, in der Ruhe und im Gefechte kennen, um eventuell für den Fall, daß er einmal alleine fahre, ohne Beobachter, auch richtige Meldungen machen zu können. Der Beobachter soll, wenn irgend möglich, immer ein Offizier sein, der aber das Fliegerdiplom besitzen muß, um für den Notfall das Flugzeug auch leiten zu können. Es sind fünf Konstruktionswerkstätten für Luftverkehrsmittel vorhanden und zwar in Rom, Mailand, Verona, Campalto und Bracciano, in Ferrara ist ein solches im Bau begriffen. Gegenwärtig existieren drei Typen von Lenkballons, und zwar P. M. u. G. Typ P. hat ein Fassungsvermögen von 4500 Kubikmetern, bei einer mittleren Stundengeschwindigkeit von 50 Kilometern, für Kriegszwecke ist dieser zu klein und zu langsam fahrend. Der neue Typ M. I. besitzt ein Fassungsvermögen von 12,000 Kubikmetern, hat zwei 400 HP-Stärke Motoren, die Stundengeschwindigkeit soll 70 Kilometer betragen. Die Fahrzeuge sollen in der Höhe von 1000 Metern einen ununterbrochenen Flug von 35—40 Stunden Dauer zurücklegen können. Drei dieser Fahrzeuge sind im Bau, wenn sie sich gut bewähren, sollen drei weitere bestellt werden. Die Gondel ist vollkommen geschlossen, aus Stahlröhren hergestellt, sie ruht auf einem nach beiden Seiten zugespitzten Stahlflosse.

Ein neuer Luftschiffstyp, der Lenkballon „Formalini“ ist in Mailand im Baue, der Fassungsraum beträgt wie oben 12,000 Kubikmeter, er erhält zwei 80 HP-Motoren und soll eine Fluggeschwindigkeit von 72 Kilometer per Stunde erreichen. Die besonderen Merkmale dieses Typs sind eine sehr verlängerte Gestalt, die Gondel ist ein starrer, vollkommen geschlossener Bau mit Fenstern versehen, der Luftwiderstand soll infolge dieser beiden Merkmale bedeutend vermindert werden, aber die Nähe der Gasmotoren enthält eine vergrößerte Gefahr. Der „Formalini“ ist ein Geschenk der Stadt Mailand an die Heeresverwaltung. In Italien rechnet man, daß ein Luftschiff, abgesehen von Unfällen und Defekten, die gleiche Lebensdauer hat wie 14 Aeroplane, jedoch sind die Beschaffungs- und die Reparaturkosten der Luftschiffe viel bedeutender als die der Aeroplane. Die Kosten für ein Luftschiff M. I. beifallen sich auf rund Fr. 300,000.— und die Kosten für Reparaturen in achtjähriger Benützungsdauer beifallen sich auf rund Fr. 200,000.—. Auch in Italien hat man für Schaffung einer Luftflotte, an den Patriotismus in Gestalt einer National-Flugspende appelliert, bis jetzt betrug die Sammlung rund drei Millionen Lire, doch täglich fließen noch neue bedeutende Spenden hinzu. Man hofft bestimmt schon im nächsten Jahre mit dem Baue der Luftflotte beginnen zu können. Das Kriegsministerium hat zwei Konkurrenzen mit den nötigen Preisen ausgeschrieben, den einen für Motoren, den andern für Flugapparate. Bis zum Austrage dieser Konkurrenzausschreiben, behält sich der Kriegsminister

alle Bestellungen etc. vor. Bei dem großen Patriotismus, Verständnis und Opferfreudigkeit, wie sie die italienische Nation, in dem nunmehr glücklich beendeten Kriegen gezeigt hat, ist es unzweifelhaft, daß er sich auch in dieser Angelegenheit betätigen wird.

B. v. S.

Aus der russischen Felddienstvorschrift.

Wie unser Heer so hat auch das russische im Jahre 1912 eine neue Vorschrift für den Felddienst erhalten. Daß in derselben alle die trüben Erfahrungen, die dem russischen Heere in seinem unglücklichen Feldzuge gegen Japan in so reichlichem Maße zu Teil geworden sind, ihre volle Berücksichtigung gefunden haben, ist ohne weiteres anzunehmen. Ihr Studium ist daher schon von diesem Gesichtspunkte aus ratsam. Es empfiehlt sich aber vor allem deshalb, weil die Vorschrift dem bisher geübten Brauche folgend, einen Abschnitt enthält, der sich mit dem „Gefecht von Abteilungen aller Waffen“ beschäftigt. Derselbe bildet gewissermaßen die Potenzierung der negativen wie positiven Kriegserfahrungen.

Einleitend wird der Angriff als das wirksamste Mittel bezeichnet, um den Feind zu schlagen. Darauf muß jeder Begegnung mit dem Feinde das Streben nach angriffsweisem Verfahren zu Grunde liegen. Auch wo die Verhältnisse zur Verteidigung zwingen, gilt es durch den gelegentlichen Uebergang zum Angriff dem Gegner eine entscheidende Niederlage beizubringen. Das Gefecht verlangt das Zusammenfassen der Tätigkeit aller auf ein gemeinsames Ziel. Diese Erkenntnis hat im letzten Kriege öfters versagt. Darum betont die Vorschrift die Notwendigkeit gegenseitiger, ununterbrochener Orientierung der verschiedenen Kommandostellen und Waffen unter sich und bis zum gemeinen Mann herab. Einmal ins Gefecht eingesetzte Truppen kann man unterstützen, aber nicht ablösen. In der Richtung des entscheidenden Stoßes soll man stets stärker als der Feind sein. Ein bestimmter Entschluß ist auch dann zu fassen, wenn die Lage nicht völlig geklärt ist. Im Gefecht gehört jeder Führer an den Platz, von dem aus er seine Truppen am besten leiten kann. Auch diese beiden Bestimmungen sind auf unliebsame Kriegserfahrungen gegründet. Manche Führer kamen zu keinem entscheidenden Entschluß, weil sie immer auf volle Klärung der Lage warteten und andere zogen unter den wichtigsten Vorwänden einen Aufenthalt bei den geschützten Reserven vor, statt dort, wo die Gefechtsvorgänge zu übersehen waren.

Sehr ausführlich wird das behandelt, was man Deutsch mit dem Ausdruck „Gefechtsordnung“ bezeichnen kann. Dieselbe besteht aus den Gefechtsabschnitten und der allgemeinen Reserve. Die Gefechtsabschnitte zerfallen wieder in kleinere Gefechtsabschnitte und die Abschnittsreserve. Ihre Stärkemessung hängt von der gestellten Aufgabe, der Geländegestaltung und der gegnerischen Lage ab. Am stärksten ist derjenige Abschnitt zu bedenken, der zur Führung des Hauptangriffs bestimmt ist, oder für die Verteidigung die wichtigste Bedeutung hat.

Am wenigsten einwandfrei war im russisch-japanischen Kriegen die Reserveverwendung. Beim Angriff wurden sie so lange aufgespart, bis di-