

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

Band: 54=74 (1908)

Heft: 35

Artikel: Die Katastrophe des Zeppelin'schen Luftschiffs

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-98690>

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: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Uebungen im Fechten, Reiten, Schiessen, Marschieren, ganz abgesehen von den vielseitigen Vorträgen etc., als vollwertige Mittel angesehen werden, um die Gewohnheit des militärischen Denkens und die Weckung soldatischer Auffassung zu fördern.

Alle diese Disziplinen, nebst den besondern Fertigkeiten der sämtlichen Spezialwaffen, bilden an den im dreijährigen Turnus abgehaltenen Unteroffiziersfesten Gegenstand des Einzelwettkampfes. Hierbei soll nicht nur die gerade auf dem Festplatz geleistete Arbeit beurteilt werden, sondern insbesondere die lange vorausgegangene intensive Vorbereitung.

In der letzterwähnten Tatsache ist der Hauptwert der ganzen Veranstaltung zu suchen, denn hierdurch wird das Selbstvertrauen in das eigene Können gekräftigt, damit hängt die Schaffung und Aufrechterhaltung der „Vorgesetztenautorität“ eng zusammen.

Da die Schaffung eines selbständig und sicher auftretenden Unteroffizierskorps für unsre Verhältnisse eine Hauptaufgabe bedeutet, scheint mir die Unterstützung der ausserdienstlichen Tätigkeit der Unteroffiziere mit ein Hauptmittel zu sein, um an die Lösung der schwierigen Aufgabe heranzutreten.

In wenigen Wochen bietet sich in den Wiederholungskursen Gelegenheit, in den Kompagnien die Unteroffiziere heranzuziehen, die sich in den Kursen der Unteroffiziersvereine mit dem neuen Exerzierreglement vertraut gemacht haben und somit sich für die Instruktion sehr gut eignen dürften. Die in den Einheiten so zur Geltung gelangende Anerkennung dürfte nicht verfehlen, einen stimulierenden Eindruck hervorzurufen. Die Einheiten, in denen auf solche Weise die Unteroffiziere zu ausserdienstlicher Arbeit angespornt werden, können jedenfalls mit Sicherheit auf eine Hebung ihres Unteroffiziers-Cadres zählen. *)

*) Anmerkung der Redaktion. Die vorstehenden Darlegungen müssen ergänzt werden durch den Hinweis auf die schriftlichen Arbeiten, die auf die gestellten Preisfragen eingelaufen sind und die wir als Mitglied des Preisgerichts kennen zu lernen Gelegenheit fanden. Nicht bloss deren grosse Zahl legt Zeugnis ab von dem regen Streben in unserm Unteroffizierskorps, sondern auch die Behandlung der Aufgaben beweist dies. Zuerst ist bewundernswert, dass diese Männer, die doch so ziemlich alle im angestrengten Broterwerb stehen, so viel Fleiss und so viel ihrer beschränkten freien Zeit für diese Arbeiten verwendeten. Die meisten derselben zeugten von gründlichem eigenem Nachdenken und von überlegtem Gebrauch desjenigen, was die Unteroffiziere in den Militärschulen und im praktischen Dienst erlernt haben, und in vielen derselben trat zutage, dass sich die Unteroffiziere noch weitere Kenntnisse durch Studium ausser Dienst erfolgreich zu erwerben trachten. Am erfreulichsten war die grosse Beteiligung bei der Bearbeitung jener Fragen, die die allgemeinen Interessen

Die Katastrophe des Zeppelin'schen Luftschiffes.

(Schluss.)

Das neue Parseval'sche Motorluftschiff, dessen Aufstieg inzwischen erfolgte, wurde vorher in seinem Motor einer über neunstündigen Probe unterworfen und funktionierte völlig zufriedenstellend. Dasselbe ist nach dem gleichen unstarren System wie der alte Parseval'sche Lenkballon gebaut. Es weicht jedoch in Grösse, Form und andern Einzelheiten von ihm ab. Der Ballon des alten Luftkreuzers, der bereits vom deutschen Aëroklub gekauft ist, hat eine Länge von 48 m und enthält etwa 2500 m³ Wasserstoffgas. Der neue Ballon ist 58 m lang und umfasst bei einem Durchmesser von 9,5 m etwa 3800 m³, von denen aber ein Viertel von den luftgefüllten Ballonets eingenommen wird. Der alte Ballon ist durchweg zylindrisch, und läuft nur an den Enden stumpf aus. Der neue Ballon ist nach vorn stumpf und nur bis zum zweiten Drittel zylindrisch. Vom dritten Drittel fällt er nach hinten zu ab, und läuft ziemlich spitz zu. Durch diese Form soll eine leichtere Seitensteuerung erreicht, sowie, weil der Wind an der abfallenden Spitze leichter abgelenkt, die Schnelligkeit gefördert werden. Auch in der Zusammensetzung der Ballonhülle sind Aenderungen getroffen. Während sonst meist die Bahnen des Stoffes der Länge nach nebeneinander liegen, sind beim neuen Ballon von vorn bis zu der abfallenden Spitze Querbahnen angelegt, durch die eine grössere Halt-

der Armee (Hebung des Schiesswesens ausser Dienst, Bekämpfung des Antimilitarismus) und die Hebung des Unteroffizierskorps betrafen. Ganz besonders die letztere Frage hat ganz vortreffliche Bearbeitungen erfahren und alle legten Zeugnis ab von dem Geist, der in den breiten Schichten unsres Unteroffizierskorps herrscht.

Das Bewusstsein des Ernstes unsres Wehrwesens ist dasjenige, was unsres Erachtens der Tätigkeit der Unteroffiziersvereine von heute die Signatur gibt, und wenn vielleicht hie und da noch die Behandlung als Spielerei, als Sport vorkommen kann, so liegt dies allein in ungenügender Anleitung. Zweifellos dienen die Unteroffiziersvereine jetzt zur Hebung des Unteroffizierskorps, zur Erweckung und Festigung des Bewusstseins der Stellung und der grossen Aufgabe im Organismus des Wehrwesens. Sie haben aber auch noch eine andre grosse Bedeutung: Den gleich grossen moralischen Einfluss, den der Unteroffizier auf seine Truppe ausüben kann und soll, können die Unteroffiziersvereine auch im Volke ausüben zur Erhaltung der Militärfreudigkeit und zur Erhaltung des Bewusstseins der Notwendigkeit all der vielen dem Bürger nicht immer angenehmen Forderungen für das Wehrwesen.

Wenn das Volk so glänzend unser neues Wehrgesetz angenommen, so hatten die Unteroffiziersvereine keinen kleinen Anteil daran; es sei ihnen nicht vergessen, wie sehr sie sich bemühten, die Verkürzung der Rekrutenschulen der Infanterie zu verhindern.

barkeit erzielt werden soll. Am hintern Ende des neuen Ballons befinden sich zu beiden Seiten ebenso wie beim alten 16 m² grosse Segel, die wie die Flossen eines Fisches aussehen. Unter dem Ballon steht das 25 m² grosse Steuerruder, das mit zwei Dritteln seiner Fläche fest mit dem Ballon verbunden ist. Diese Flossen und das Steuerruder bestehen bei dem alten Luftschiff aus durch Bambusstöcke notdürftig versteiften Luftpolstern, die vorher aufgepumpt werden müssen. Beim neuen Ballon bestehen sie aus festen Holzrahmen, die mit Stoff überspannt sind. Es sind in ihnen Oeffnungen, sogenannte „Luftmäuler“ gelassen worden. Unter dem Ballon zieht sich von der Mitte nach den beiden Enden zu je eine bedeutende Wulst, die einer starken Ader gleicht. Es sind dies die grossen Luftschläuche, durch die die Ballonets von der Gondel aus aufgeblasen werden. Die Ballonhülle umschliesst also drei streng voneinander gesonderte Gas- und Luftbehälter. Oben befindet sich der Wasserstoffballon und unten nach beiden Enden zu liegt je ein Ballonet, die beide als Formhalter und Höhensteuer dienen. Wenn das Schiff steigen soll, wird das hintere Ballonet durch Luft-einpumpen beschwert, wodurch sich die Spitze hebt. Wenn das Luftschiff herabfahren soll, wird das vordere Ballonet gefüllt, was ein Senken der Spitze bewirkt. Zur Verstärkung des Höhensteuers, also der Ballonets, oder als Ersatz, wenn der Ventilator versagt, ist noch ein Laufgewicht angebracht worden, dass ein schnelleres Steigen und Senken, ohne Ballast auszuwerfen oder das Ventil zu ziehen, gestattet. Beiden Seiten des Ballons entlang zieht sich ein starker Gurt, an dem die Takelung und die von der allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft erbaute Gondel an losen Seilen und Tauen aufgehängt ist. Auch die Befestigung der Gondel hat im Gegensatz zu der des alten Ballons eine Aenderung erfahren. Die Gondel hängt in Rollen und kann sich beim Steigen verschieben, so dass die Gondelsohle stets, auch wenn der Ballon schräg steht, waggrecht bleibt.

Die Vorwärtsbewegung des Luftschiffs geschieht durch eine Fahnenschraube, die wie ein Schiffspropeller wirkt und durch einen in die Gondel eingebauten Daimler-Mercedes-Motor von 114 P. S. angetrieben wird. Die Fahnenschraube, deren vier Flügel aus versteiftem Ballonstoff bestehen, hat einen Durchmesser von 3,5 m und macht 250—300 Touren in der Minute. Im Falle eines Versagens des Motors ist der Ventilator durch Handbetrieb in Gang zu setzen. Das Füllen des Ballons mit Wasserstoffgas erfordert etwa 2 Stunden. Die Gewichtsverhältnisse sind folgende: Das Gewicht der Ballonhülle beträgt etwa 750 kg, die Takelage 100 kg, die Gondel

mit dem Motor, Kühlwasser und 500 Liter Benzin 1300 kg, das Schlepptau 100 kg, also zusammen 2250 kg, so dass noch eine Tragkraft von etwa 900 kg für das Führungspersonal, Begleiter, für Apparate usw. zur Verfügung steht.

Die österreich-ungarische Militärverwaltung beabsichtigt, ein lenkbares Luftschiff aus dem Ausland anzukaufen. Die Militäraëronautische Abteilung hat vor einigen Wochen dem Kriegsministerium nach langen Besprechungen die Typen nominiert, die sie für die besten halte. Es waren hiebei nur französische und deutsche Modelle in Erwägung gezogen. Die französischen Typen waren: Lebaudy und Deutsch (de la Meurthe); die deutschen: Gross, Parseval und Zeppelin. Die Kriegsverwaltung hat sich für eines dieser 5 Modelle entschieden. Die Geldfrage wird die endgültige Realisierung sicherlich noch etwas hinausschieben. Doch sollen sich auch private Kreise für die Luftschifferfrage in Oesterreich interessieren, und es wird vielleicht auch von dieser Seite eine Unterstützung erfolgen.

Der neue französische Militärballon „La République“ unternimmt täglich von einem Schuppen in Moisson aus Fahrten, in denen die letzten Verbesserungen erprobt werden. So soll eine Vergrösserung der Schraubengänge für die Schnelligkeit des Ballons sehr gute Ergebnisse gehabt haben. Als besonders günstiges Resultat wird auch hervorgehoben, dass die „République“ bei ihrer letzten Ausfahrt noch eine Steigkraft von 1100 kg besass, obwohl sie schon seit geraumer Zeit gefüllt ist. Es ist nun davon die Rede, zu militärischen Zwecken mehrere lenkbare Luftschiffe vom Typus der „République“, aber bedeutend grösser, von etwa 7000—8000 m³ Inhalt zu bauen, so dass sie sich an Umfang dem Luftschiff des Grafen Zeppelin nähern. Allein, vielleicht lässt die Katastrophe des „Zeppelin“ davon absehen. In der Nähe von Meaux wurde bereits ein weites Gebiet gepachtet, und zwar im Namen einer Zivilgesellschaft, die für den Bau von Luftschiffen beträchtliche Kapitalien gesammelt hat. Ein anstossendes Manöverfeld ist ihr von der Militärverwaltung für ihre Versuche zur Verfügung gestellt worden und mit der Errichtung eines Schuppens von 150 m Länge wird demnächst begonnen.

Der Ingenieur Surcof, der Konstrukteur der „Ville de Paris“, traf in Meaux ein, um im Auftrag der Regierung einen grossen Landkomplex in Beauval zu erwerben, wo ein grosser Luftschifferpark nebst Luftschifferinstitut als Musteranstalt errichtet werden soll. Das Terrain hat eine Ausdehnung von 200 Hektar. In den ersten Tagen des Oktobers wird das neue Militärluft-

schiff von 3000 m³ Inhalt mit seinen Versuchen beginnen. Es wird den Namen „Ville de Bordeaux“ führen. Das Luftschiff „Bayard“ wird für einen Aufstieg in Stand gesetzt.

In Italien hat Almerico da Schio, der sich seit einigen Jahren mit dem Studium der Erfahrungen andrer Luftschiffer befasst, ein eignes Luftschiff konstruiert. Dasselbe ist 39 m lang, hat einen maximalen Umfang von 25 m, eine Oberfläche von insgesamt 716 m², ein Volumen von 1208 m³ und ein Gesamtgewicht von 203 kg. Das Schiff hat die Form eines Fisches. Die Tragfähigkeit reicht für vier Personen. Es führt einen Motor „Buchet“ von 12 P. S. und eine Schraube „Tatin“ von 4½ m Durchmesser. Ferner hat das Luftschiff zwei horizontale bewegliche Aëroplane von 10 m², Kiel und Steuer von 5½ m². Das ganze ruht auf der Erde auf 3 Rädern, deren Scheiben mit Spiralfedern ausgestattet sind, um beim Landen den Stoss abzuschwächen. Wenn die Aëroplane so gewendet sind, dass der Wind sie von oben trifft, senkt es sich; wenn der Wind sie von unten trifft, so hebt sich das Luftschiff. Daraus erhellt, dass da Schio auf die Ausnützung des Windes ganz besondere Sorgfalt zu legen hat. Die ersten Experimente erfolgten Juni und Juli 1905; die maximale Höhe war 400 m; die maximale Fahrtdauer bis zur Rückkehr auf den Ausgangsort 50 Minuten; Aufstieg und Abstieg ohne Ausgabe von Ballast und Gas. Seine Lenkbarkeit war angeblich leicht und tadellos, ausser bei stärkern Luftströmungen. In den nächsten Tagen sollen nun neue Experimente vorgenommen werden, nachdem da Schio inzwischen einiges — und zwar einen leichtern und vollkommeneren Motor aus der Fabrik Lavacheur; Versetzung der Schraube, die 600 Umdrehungen in der Minute machen kann, in die Mitte senkrecht über den Motor, der dem Luftschiff eine Geschwindigkeit von 11⁶/₁₀ m in der Sekunde geben wird; Verlängerung und Gewichtserleichterung des Korbes; Vergrösserung des Steuers, Vermehrung der Zahl der Flossen in vertikaler und horizontaler Richtung — an seinem Luftschiff gemäss den Erfahrungen andrer abgeändert hat.

Mit dem neuen englischen Militär-Luftschiff „Nulli Sekundus II“ wurden Flugversuche gemacht, die aber anfänglich alle fehl schlugen. Bei den ersten zwei Aufstiegen hatte das Luftschiff kaum die Erde verlassen, und wurde noch von den Mannschaften festgehalten, als Defekte zutage traten, die ein sofortiges Landen notwendig machten; bei dem dritten Versuch stieg das Luftschiff bis auf eine Höhe von 1000 Fuss und beschrieb einen Kreis mit dem Durchmesser von einer Meile; es herrschte absolute Windstille. Der Ballon gehorchte auch

ganz gut seinem Steuer, als er plötzlich zu sinken begann, da sich wieder ein Defekt an der Maschine eingestellt hatte. Neuerdings ist jedoch ein Fahrtversuch geglückt.

Die Schaffung einer amerikanischen Luftflotte ist, wie aus New-York gekabelt wird, beabsichtigt. Die Behörden wollen beim Kongress für die Landesverteidigung die Bewilligung von 1 Million Dollars beantragen, um dafür lenkbare Luftschiffe zu konstruieren und eine ganze Flotte von Luftballons, nach dem Muster des Zeppelin'schen Luftschiffes, zu bauen. Sollte die Forderung genehmigt werden, so sollen später zum Zweck der Küstenverteidigung Stationen für Luftschiffe errichtet werden. Wie ebenfalls von dort gemeldet wird, hat der Amerikaner Alonzo Perry Bliven in vierzehn Staaten Patente für ein Luftschiff angemeldet, für das er bereits ein Angebot von 750 000 Dollars ausgeschlagen haben soll. Das Luftschiff, dessen Bau jetzt begonnen wird, soll imstande sein, acht Personen und 350 Pfund Vorräte zu tragen, und eine Schnelligkeit von etwa 130 km in der Stunde zu erreichen. Es wird 180 Fuss lang sein, und 10 410 Pfund wiegen. Zur Füllung wird Wasserstoffgas dienen, der Motor wird 100 P. S. haben und vier Propeller treiben. Der unternehmende Erfinder versichert, dass sein Luftschiff „die stärkste Flotte in die Flucht treiben könne.“ (?)

In Lissabon sollte ein Fesselballon aufsteigen. Vorher aber wollte der Luftschiffer, ein Kapitän, einen Probeaufstieg mit 6 Personen in der Gondel vornehmen. Plötzlich erhob sich ein starker Sturm, der den Ballon, der keinen Ballast an Bord hatte, losriss, und ihn mit den Insassen in der Gondel in die Luft entführte, wo er bald den Blicken der Menge entschwand. Ueber sein Schicksal verlautet bis jetzt noch nichts.

Befestigungsbauten im obern Piave-Tale.

In dem grossen Grenzvorsprung des italienischen in Tiroler und Kärtner Gebiet, an den Quellpunkten der Piave, an der Grenzstrecke, die nahe an das Pustertal und die vom Brenner kommende 2gleisige Bahn und Strasse, die Südtirol mit dem Innern der Monarchie verbindet, herantritt, wird italienischerseits gegenwärtig an der Erbauung eines grossen fortifizierten Sammelraumes gearbeitet.

Die Grenze wird hier durch die 2200—2600 m hohe felsige Kette der Karnischen Alpen und durch die durch tiefe Furchen zerteilten Stöcke der Dolomiten, an deren turmartigen Felsen jede Gangbarkeit aufhört, gebildet. Hier gewinnen daher die wenigen leichter passierbaren Tal-furchen und niedrigen Sättel, welchen der Zug