

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

Band: 55=75 (1909)

Heft: 50

Inhaltsverzeichnis

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: 29.03.2025

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

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

LV. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LXXV. Jahrgang.

Nr. 50.

Basel, 11. Dezember.

1909.

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; Oberst Fritz Gertsch, Bern.

Inhalt: Die Ergebnisse der Luftschiffahrtübungen bei Köln. — Die Maschinengewehr-Formationen der deutschen Armee. — Eidgenossenschaft: Mutationen in den Kommandos der Heereseinheiten. Mutationen. Preisaufgabe. Militär-Skikurse. — Ausland: Deutschland: Veterinär Offizierskorps. — Frankreich: Nachschub der Verpflegung. Automobil für drahtlose Telegraphie. — Oesterreich-Ungarn: Tiroler Post-Automobillinie. — England: Selbstladegewehr.

Die Ergebnisse der Luftschiffahrtübungen bei Köln.

Die Ergebnisse der am 6. November beendeten grösseren Uebungs- und Vergleichsfahrten der drei der deutschen Militärverwaltung gehörenden Motorluftschiffe und des Parseval III bei Köln haben eine sehr günstige Beurteilung aller drei Systeme gefunden und zwar sowohl des Funktionierens ihrer Organe, wie auch ihrer flugtechnischen Leistungen auch bei Nacht und bei der Ueberwindung der durch die Dunkelheit geschaffenen Schwierigkeiten. Es wurde hervorgehoben, jene Fahrten hätten erwiesen, dass das Luftschiff auch zur Nachtzeit ein brauchbarer Kriegs faktor sein könne. Allein wenn behauptet wurde, dass das Luftschiff sich als tadelloses Aufklärungsmittel erwiesen habe, so wird diese Behauptung durch die mehrfach hindernden Vorkommnisse während der Uebungsfahrten, widerlegt. Die Witterungsverhältnisse, wie Nebel, starker Wind, haben sich auch bei den in ihrem Gesamtverlauf zwar günstigen Fahrten als hemmender, sie mehrfach unterbrechender und selbst verhindernder Faktor erwiesen. Schon der Militärballon II wurde durch ununterbrochenen Süd- und Südwestwind vor Beginn der Uebungen verhindert, die ihm seit 10 Tagen befohlene Fernfahrt von Berlin nach Köln anzutreten, und musste per Bahn dorthin geschafft werden; ebenso verzögerte schlechtes Wetter beim Schluss der Uebungen die Rückfahrt des Parseval III nach Bitterfeld um mehrere Tage und wurde dieselbe bei Gotha durch einen Defekt der Gleitflächen und wegen schlechten Wetters unterbrochen, und wegen Schneetreibens und heftiger Winde aufgegeben und auf den Bahntransport

verwiesen. Auch am 5. November musste die Fahrt der vier Luftschiffe nach Koblenz wegen starken, im Rheintal herrschenden Windes um mehrere Stunden verschoben werden, und bei der wegen dichten Nebels schwierigen Nachtfahrt am 31. Oktober auf Wesel geriet der Parseval III in der Gegend von Neuss in so dichten Nebel, dass er zur Orientierung sehr tief heruntergehen und schliesslich landen musste, um besseres Wetter abzuwarten. Im feindlichen Lande aber ist eine Notlandung so gut wie gleichbedeutend mit dem Verlust des Ballons und der Gefangennahme der Besatzung. Auch ohne Unfall ging es bei den Fahrten nicht ab: denn der Parseval III stiess bei einer derselben an die Dachsparren eines Gebäudes und beschädigte dasselbe. Beim Parseval I aber setzte bei der Fahrt am 4. November beim Abstieg für kurze Zeit der Motor aus, und der Zeppelin II, dessen einer Motor bei der vorhergehenden Fahrt mehrfach ausgesetzt hatte, vermochte an jener Fahrt überhaupt nicht teilzunehmen, da der Motor gründlich untersucht werden musste. Bei einer rheinwärts nach Koblenz unternommenen Fahrt der Luftschiffe verzögerte sich deren Rückfahrt infolge dichten Nebels und bei den nach Beendigung der grösseren Fahrten unternommenen, nur die Ausbildung der Bedienungsmannschaft bezweckenden Uebungsfahrten waren die Luftschiffe genötigt, dieselben an mehreren Tagen wegen anhaltenden Regens und Sturms zu unterbrechen. Auch musste die Fahrt nach Aachen wie auch neuerdings die 10-stündige Fernfahrt unterbleiben.

Immerhin waren im ganzen die teils im dichten Nebel bei böigem Gegenwinde oder bei Finsternis unter schwierigen Verhältnissen, bei