

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

Band: 56=76 (1910)

Heft: 30

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: 01.04.2025

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

Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

LVI. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LXXVI. Jahrgang.

Nr. 30.

Basel, 23. Juli.

1910.

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: Militärischer Bericht aus dem deutschen Reiche. — Die englischen Flottenmanöver. — Hauptmann Dr. Reinhold Günther. — Vom Sparen. — Ausland: Frankreich: Wettbewerb für Soldatenlieder. Bewaffnung mit Handgranaten. Der Gesundheitszustand der Pariser Garnison. Die untauglichen Tauglichen im Heere. — England: Neue, leichte Feldhaubitze. Die Offiziersnot.

Militärischer Bericht aus dem deutschen Reiche.

Im Mittelpunkt des militärischen Interesses stehen die neusten Luftschiffkatastrophen. Die Katastrophe des Zeppelin VII (Deutschland) im Teutoburger Walde ist die vierte dieses Luftschiffkolosses innerhalb weniger Jahre. Die Katastrophe wurde herbeigeführt durch einen starken Wind von 12—16 m Geschwindigkeit, starkem Regen und Schnee, sowie schliesslich durch einen Sturm von 20 m Sekundengeschwindigkeit. Das Luftschiff mit 200 m Geschwindigkeit wurde dadurch aus einer Höhe von 250 m in einer halben Stunde in eine Höhe von 1250 m geführt, wobei starker Gasverlust und im ganzen ein Benzinverbrauch von 500 kg eintrat, dann folgte plötzlicher Absturz auf 250 m und dann auf den Teutoburger Wald, dessen Gipfel den hinteren Teil des Luftschiffes durchbrachen und zertrümmerten, jedoch seine Besatzung und die Mitfahrenden retteten. Fernere Ursache war das Versagen zweier Motore und zwar des einen im kritischsten Moment, sowie der Nebel und der Sturm, die die beabsichtigte Landung des Luftschiffes verhinderten und der Ansicht Zeppelins zufolge auch, dass die Schrägstellung des Luftschiffes den Benzinzufluss der Motoren unterbrach; vielleicht war auch eine Ursache die zu starke Belastung mit etwa 30 Personen, wovon 10 Mann Besatzung. Wenn heute von Verteidigern des starren Zeppelinluftschiffes behauptet wird, dass die Katastrophe nichts gegen das starre System beweise, so vermögen wir dem nicht beizustimmen. Denn unseres Erachtens bietet der 148 m lange 14 m breite gasgefüllte Zeppelinkoloss von 19 000 cbm Rauminhalt und sehr

grossem Eigengewicht, einem starken Winde und Sturm eine zu grosse Angriffsfläche, seine 3 etwa 390 PS entwickelnden Motoren vermögen ihn gegen jene nicht genügend widerstandsfähig zu machen, seine Motorkraft reicht nur für geringere, wenn auch erhebliche Windstärken (etwa 16 m) aus. Somit handelt es sich bei der bereits beschlossenen Herstellung eines neuen Luftschiffes und seiner Verwendung, entweder um Fahrten bei nur verhältnismässig geringen Windstärken unter sorgfältigster Wetterbeobachtung und rechtzeitiger Wetterbenachrichtigung oder um Verkleinerung des Luftschiffes oder aber um den Bau noch stärkerer Motoren, die jedoch Gewichtszunahme und daher stärkere Gasfüllung und somit Umfangszunahme bedingen, so dass hier ein sehr schwieriges Problem vorliegt. Die ausserordentlich gelungene Fahrt des Zeppelins VII von Friedrichshafen nach Düsseldorf vermag diese Einwendungen nicht zu entkräften, da sie unter den denkbar günstigsten Verhältnissen bei dem Luftschiff treibendem „Mitwind“ stattfand. Das neu zu erbauende Zeppelinluftschiff dürfte daher selbst mit den stärksten Motoren ein recht unzuverlässiges Reise- und Sportverkehrs- und Kriegswerkzeug bleiben, da die atmosphärischen Gewalten: Sturm, starker Regen usw., Nebel und Gewitter nicht zu beseitigen sind. Die Katastrophe im Teutoburger Walde dürfte auf die Bauten und Projekte starrer Luftschiffe in Frankreich, England, Italien, den Vereinigten Staaten und anderwärts nicht ohne bedeutende Einwirkung bleiben, und lässt die für das nächste Jahr geplanten Fahrten eines Zeppelinluftschiffes über die Eisfelder der Nordpolregionen wenig aussichtsvoll erscheinen. Denn es hat sich herausgestellt, dass eine Hauptursache des Unfalles