

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

**Band:** 33=53 (1887)

**Heft:** 5

**Vereinsnachrichten:** Schweizerische Offiziersgesellschaft : Protokoll der  
Delegiertenversammlung vom 9. Juli 1886 im Grossratssaal in  
Luzern

### **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:** 02.05.2026

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

# Allgemeine Schweizerische Militärzeitung.

Organ der schweizerischen Armee.

XXXIII. Jahrgang. Der Schweizerischen Militärzeitschrift LIII. Jahrgang.

Nr. 5.

Basel, 29. Januar.

1887.

Erscheint wöchentlich. Preis per Semester franko durch die Schweiz Fr. 4. Bestellungen direkt an „Benno Schwabe, Verlagsbuchhandlung in Basel“. Im Auslande nehmen alle Buchhandlungen Bestellungen an.

Verantwortlicher Redaktor: Oberstlieutenant von Elgger.

**Inhalt:** Schweizerische Offiziersgesellschaft. — Ein Krieg zwischen Russland und den Balkanstaaten. — Der Sport in der Armee. — Gefechtskalender des deutsch-französischen Krieges. — G. Anger: Illustrierte Geschichte der k. k. Armee. — Eidgenossenschaft: Verordnung über Einberufung der Truppen zum aktiven Felddienst. Die Resultate der Schiessübungen der Infanterie von 1885. Eidgenössische Winkelriedstiftung. Zürcherische kantonale Offiziersgesellschaft.

## Schweizerische Offiziersgesellschaft.

### Protokoll der Generalversammlung

vom 4. Juli 1886  
im Grossrathssaale in Luzern.

Das Präsidium, Herr Oberstdivisionär Pfyffer, erklärt um 9 Uhr die Generalversammlung für eröffnet:

Es werden gewählt:

Zum Uebersetzer: Herr Stabshauptm. de Pury.  
Zu Stimmzählern: die Herren Major Heller und Hauptm. Weinmann. Als Sekretäre funktionieren: die Herren Oberlieut. Edmund von Schumacher und Lieutenant C. Egli.

Traktanden:

I. Hauptvortrag des Herrn Stabsmajor Weber: „Der gegenwärtige Stand der Befestigungsfrage.“

II. Vortrag des Herrn Stabshauptmann Strohl: „Ueber die militärische Luftschiffahrt.“

III. Referat „über die Reorganisation unserer Schützenbataillone.“

IV. Eröffnung der Couverts der preisgekrönten Verfasser von Preisaufgaben.

V. Mittheilung der Beschlüsse der Delegirten-Versammlung durch den Herrn Referenten.

VI. Motionen und Anregungen.

I. Der Hauptvortrag des Herrn Stabsmajor Weber:

„Der gegenwärtige Stand der Befestigungsfrage“

wird laut Mittheilungen des Herrn Referenten in der schweizerischen Zeitschrift für Artillerie und Genie vollinhaltlich zum Abdrucke gelangen, weshalb von einer auszüglichen Wiedergabe des Vortrages hier abgesehen wird.

II. Vortrag des Herrn Stabshauptmann Strohl: „Ueber die militärische Luftschiffahrt.“

Die Geschichte der Luftschiffahrt reicht bis auf Cavendish, Black, Cavallo und Montgolfier zurück; ja wenn Strabo Glauben verdient, gab es schon im Alterthum in Kleinasien eine Völkerschaft, die Kapnobaten (*καπνοβάτης*), welche, wie ihr Name andeuten soll, auf dem Rauch einherschritten, d. h. wohl mittelst verdünnter Luft in die Höhe zu steigen vermochten. Auch die Chinesen wollen lange vor Montgolfier das Prinzip des Luftballons gekannt haben. Wie dem auch sei, so viel ist sicher, dass die von den Brüdern Montgolfier den 5. Juni 1783 veranstalteten Versuche als Ausgangspunkt der modernen Luftschiffahrt gelten müssen.

Sämmtliche Nachfolger der Gebr. Montgolfier sowie der Erstern Versuche aufzuzählen, würde zu weit führen und mag es vorliegend genügen Diejenigen zu nennen, welche speziell mit der Frage der Lenkung der Luftballons sich befassten. Schon mit dem Jahre 1783 tauchten einzelne Vorschläge betreffend Lenkung der Ballons auf, immerhin bedurfte es noch ein volles Jahrhundert des Studiums und der Versuche, um zu einem befriedigenden Resultate zu gelangen. Alle Vorschläge, die hinsichtlich der Steuerung der Luftballons gemacht wurden, lassen sich auf vier Grundideen zurückführen.

1. Lenkung kugelförmiger Ballons mittelst Flügeln, Rudern, Segeln und ähnlichen Vorrichtungen.

2. Steuerung der Ballons mittelst grosser entsprechend gegen einander geneigter Ebenen und durch Vermehrung oder Verminderung der Steigkraft.

3. Steuerung mit Hilfe der günstigen Strö-

mungen in der Luft, wobei der Ballon eine solche Steigkraft erhält, dass er in jene Strömungen gelangen kann, ohne Gas ausströmen zu lassen oder Ballast auszuwerfen.

4. Endlich Lenkung, indem der Aërostat eine längliche Gestalt erhält und mit einer Kraftquelle versehen wird, die ihm eine Geschwindigkeit verleiht, welche grösser ist als diejenige der zu überwindenden Luftströmungen.

Blos letztere Steuerungsmethode hat befriedigende Resultate ergeben; sie einzig wird uns daher auch beschäftigen.

Der erste auf diesem Prinzip beruhende Versuch wurde von Giffard den 24. September 1852 in Paris gemacht. Sein Ballon hatte bei einem Durchmesser von 12 m. eine Länge von 44 m.; der Inhalt desselben war 2500 m<sup>3</sup>. Als Steuer diente ein dreiseitiges um eine Axe sich drehendes Segel, die Schraube erhielt ihre Kraft von einer dreipferdigen Dampfmaschine im Gewichte von 150 Kilogr. Als Giffard mit seinem Aërostaten aufstieg, wehte starker Wind, dessenungeachtet gelang es ihm gegen den Wind ankämpfend den Ballon in einer Höhe von 1500 m. fast unbeweglich zu erhalten, und beliebig denselben Bewegungen nach der Seite, Drehungen um sich selbst etc. ausführen zu lassen. Später wurde dieser Versuch von Giffard mit ähnlich konstruirten Fahrzeugen wiederholt, es ergab sich jedoch, dass die Verwendung der Dampfmaschine als Kraftquelle insofern nicht zweckdienlich sei, als die Dampfmaschine eben gespeist werden muss, durch den Verbrauch an Brennmaterial aber das Gesamtgewicht des Ballons beständig sich vermindert und man daher genöthigt war behufs Erhaltung des Gleichgewichts allmählig Gas ausströmen zu lassen.

Im Jahre 1870, während der Belagerung von Paris legte Dupuy de Lôme, welcher Mitglied des Komites der Nationalvertheidigung war, der Akademie der Wissenschaften den Plan für einen lenkbaren Luftballon vor, für dessen Ausführung ein Kredit von 40,000 Fr. eröffnet war. Als indessen das Fahrzeug seiner Vollendung entgegen ging, war Paris schon im Begriffe zu kapituliren, ein Versuch mit dem Ballon unterblieb daher längere Zeit, bis zum 2. Februar 1872. Der Dupuy de Lôme'schen Aërostat unterscheidet sich vom Giffard'schen äusserlich nur wenig, blos wird bei Ersterem die Schraube nicht durch eine Dampfmaschine, sondern durch Menschenkraft (8 Mann) in Bewegung gesetzt.

Nachdem durch diese und ähnliche Versuche der Beweis für die Möglichkeit einer Lenkung und willkürlichen Vorwärtsbewegung länglicher Luftfahrzeuge geleistet worden, musste es sich vorzugsweise noch darum handeln, einen Motor ausfindig zu machen, dem die mit der Verwendung

der Dampfmaschine verbundenen Uebelstände — grosses Eigengewicht des Motors und Mangel der Konstanz im Gesamtgewicht des Ballons — nicht anhafteten.

Diesen Anforderungen entsprachen die dynamo-elektrischen Motoren, welche von Gaston Tissandier in den Jahren 1883 und 1884 zuerst der Luftschiffahrt dienstbar gemacht wurden. Der Tissandier'sche Luftballon hatte bei einem Durchmesser von 9,2 m. und einem Kubik-Inhalt von 1060 m<sup>3</sup> von Spitze zu Spitze gemessen eine Länge von 28 m. Als Motor diente eine Dynamo-Maschine von Siemens, welche 45 Kilogr. wog, 100 Kilogrammometer stark war und mit einer elektrischen Batterie von 24 grossen Elementen in Verbindung stand. Der Siemens'sche Motor lieferte eine effektive Kraft von 1½ Pferd, die Schraube machte in der Minute 190—200 Umdrehungen und es erhielt der Aërostat in dieser Weise eine Geschwindigkeit von ungefähr 4 m. pro Sekunde.

Eine bedeutend grössere Geschwindigkeit erreichten im Jahre 1885 die Hauptleute Renard und Krebs, Direktoren der bekannten im Jahre 1794 gegründeten aërostatischen Schule in Chalais-Meudon. Renard und Krebs erstellten einen Aërostaten von der Gestalt eines Fisches, versehen denselben am vordern Ende mit einer Schraube, die von einer sehr kräftigen Gramme'schen Dynamo-Maschine getrieben wurde, bei letzterer kamen Elemente mit einer doppelt-chromsauren Kalilösung zur Verwendung, deren Zusammensetzung Geheimniss der Erfinder ist. Der Ballon hat eine Länge von 50 m. und einen grössten Durchmesser von 8,4 m., im Innern desselben befindet sich ein zweiter kleiner Ballon, aus dem bei Bedarf Gas in den äussern Ballon überströmt. Das vordere Ende läuft weniger spitz zu als das hintere, am zutreffendsten kann man den Ballon seiner Form nach mit einer Zigarre vergleichen. Die Gondel ist 33 m. lang und in der Mitte 2 m. hoch, die Schraube befindet sich vorn, ihre zwei Flügel haben einen Durchmesser von ungefähr 7 m. Das Steuer, welches am hintern Ende der Gondel angebracht ist, bildet in seiner Grundfläche ungefähr ein Rechteck, dessen beide Seiten treten leicht hervor und bilden vierseitige Pyramiden von ganz geringer Höhe. Das Hebevermögen dieses Aërostaten beträgt 2000 Kilogr., hievon entfallen ungefähr 1650 Kilo auf den Ballon, das Netzwerk, die Gondel, Maschine, Batterie etc., 350 Kilogr. auf die Mitfahrenden und den Ballast.

Der erste Aufstieg mit diesem Ballon erfolgte den 9. August 1884, eine Strecke von 7600 m. wurde bei diesem Anlasse in 23 Minuten zurückgelegt, somit betrug die Geschwindigkeit pro Sekunde 5,5 m.; bei einem zweiten Versuche den

8. November gleichen Jahres erreichten Renard und Krebs eine mittlere Geschwindigkeit von 6,5 m. pro Sekunde oder  $23\frac{1}{2}$  Kilometer pro Stunde, die Kraftäusserung der Dynamo-Maschine war gleich derjenigen von fünf Pferden, die Tourenzahl der Schraube 50 pro Minute. Die Luftströmung hatte eine Geschwindigkeit von 8 Kilometer pro Stunde. Bewegte sich der Aërostat in der Richtung der Luftströmung, so war seine Geschwindigkeit  $23\frac{1}{2}+8=31\frac{1}{2}$  Kilom., bei der Bewegung in entgegengesetzter Richtung  $23\frac{1}{2}-8=15\frac{1}{2}$  Kilom. Diese Versuche wurden wiederholt, den 22. September 1885 legten Renard und Krebs die Strecke von Chalais-Meudon bis zur Bastion 65 der Enceinte von Paris bei ungünstigem Wind in 47 Minuten zurück (Geschwindigkeit = 6 m. pro Sekunde), für die Rückkehr waren 11 Minuten erforderlich (Geschwindigkeit = 25 m.).

Voraussichtlich wird man bei der von Renard und Krebs zur Anwendung gebrachten Ballon-Form definitiv bleiben und bei dem Streben nach Vervollkommnung sein Augenmerk darauf richten:

1. Motoren zu erstellen, die, bei gleichem Eigengewichte wie die bisherigen, kräftiger wirken und die lebendige Kraft, beziehungsweise Geschwindigkeit des Ballons dadurch steigern; und

2. die Wirksamkeit der elektrischen Batterien der Zeit nach zu verlängern. — Die Vergrößerung des Aërostaten erweist sich hiebei insofern als vortheilhaft, als der Widerstand der Luft blos im direkten Verhältniss zur Vergrößerung der Oberfläche des Ballons sich steigert, während das Hebevermögen mit der Vergrößerung der Dimensionen des Ballons im Kubus zunimmt.

Ausser den Franzosen haben in der neuesten Zeit auch die Deutschen der Luftschiffahrt besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Unter den deutschen Luftschiffern hat sich namentlich ein Hermann Gauswindt bemerkbar gemacht, der mit einem Aërostaten seiner Erfindung, welcher eine 100pferdige Dampfmaschine trägt und durch zwei vertikale und eine horizontale Schraube vorwärts bewegt wird, in der Sekunde 15 m. zurückzulegen behauptet. Sofern sich seine Behauptung bestätigen würde, so wäre das Problem, jeder Windströmung Trotz zu bieten, fortan als gelöst zu betrachten, indem nach zuverlässigen meteorologischen Beobachtungen der stärkste Sturmwind in Europa nie eine grössere Geschwindigkeit erreicht als 12 m. pro Sekunde.

Die weiteren Erörterungen gelten der Frage der Verwendung der Luftschiffahrt im Dienste der Kriegskunst.

Zum ersten Male kamen Luftballons zu solcher Verwendung im Jahre 1793 anlässlich der Vertheidigung von Condé. Etwas später machte Guyteau de Morveau dem Wohlfahrtsausschusse

der französischen Republik den Vorschlag, der Ballons zu Beobachtungszwecken sich zu bedienen. Dieser Vorschlag fand Beifall, dem Physiker Coutelle, der in dieser Richtung Versuche veranstalten sollte, wurde das Schloss Meudon zur Verfügung gestellt. Diese Versuche waren von Erfolg begleitet und Coutelle erhielt den Befehl mit einer Abtheilung von 30 Mann und seinem Ballon sich der französischen Armee anzuschliessen. Mittelst des Ballons, der durch ein 270 Toisen langes Tau festgehalten wurde, führte Coutelle eine Reihe von Recognoscirungen aus, so nahm er an der Vertheidigung von Maubeuge, der Belagerung von Charleroi Theil, zum Siege Jourdans bei Fleurus den 26. Juni 1794 trug er wesentlich bei, indem er sämtliche Bewegungen des Feindes zu beobachten im Stande war. Durch Dekret vom 31. Oktober 1794 gründete der Wohlfahrtsausschuss die Meudoner-Schule für Luftschiffahrt; sofort wurden auch 6 neue Ballons erstellt und an die im Felde stehenden Armeen abgegeben. Die Luftschiffahrtsabtheilung, welche fortan aus zwei Kompagnien zu je vier Offizieren und 50 Unteroffizieren und Gemeinen bestand, leistete den französischen Heerführern bei Mainz, Andernach, Düsseldorf, Koblenz, Worms, Mannheim, sowie in der Schlacht bei Würzburg die schätzenswerthesten Dienste. Im ägyptischen Feldzuge führte die französische Armee ebenfalls Ballons mit sich, jedoch hatten die einzelnen Ballons, die man aufsteigen liess, lediglich den Zweck, der eingeborenen Bevölkerung einen recht hohen Begriff von der geistigen Ueberlegenheit der Franzosen beizubringen; im Uebrigen war Bonaparte, welcher hier kommandirte, der Verwendung von Ballons nicht günstig, er liess sogar im Jahre 1798 die Schule von Meudon schliessen und im Jahre darauf ward auch das Luftschiffahrer-Detachement aufgelöst.

Von da an bis zum amerikanischen Secessions-Kriege findet man blos Spuren der Verwendung der Luftschiffahrt zu militärischen Zwecken. So versuchten beispielsweise die Russen den 13. August 1812 aus einem Ballon herab die französische Armee mit Sprenggeschossen zu bewerfen, in den Jahren 1848/49 machten die Oesterreicher ähnliche Versuche vor Venedig, die Franzosen im Jahre 1854 in Vincennes, jedoch beide Male ohne nennenswerthen Erfolg.

Dagegen spielten die Luftballons wieder eine hervorragende Rolle im amerikanischen Secessions-Krieg. So leistete der Luftschiffer La Mountain dem General Mc. Clellan vorzügliche Dienste am Potomac, dann wieder in Virginien, in Yorktown und vor Richmond. Eine andere Abtheilung Luftschiffer that sich bei der Beschiessung der Forts von Cairo am Mississippi dadurch hervor,

dass sie durch Signale von dem Ballon herab das Artillerie-Feuer zu leiten verstand.

Zu den interessantesten Kapiteln der Geschichte der militärischen Luftschiffahrt gehört unstreitig die Verwendung der Luftballons während der letzten Belagerung von Paris. Vom 17. September 1870 (Treffen bei Bicêtre) bis zum November, bis des beständigen Nebels wegen solche Beobachtungen überhaupt unmöglich wurden, bestand auf französischer Seite ein regelmässiger Beobachtungsdienst mittelst sog. Ballons captifs. Noch weit Hervorragenderes leistete jedoch die Luftschiffahrt durch Besorgung des Verbindungsdienstes zwischen der belagerten Hauptstadt und dem übrigen vom Feinde noch nicht besetzten Frankreich. Mit hervorragenden Luftschiffern wie Godard, Yon, d'Artois schloss die Regierung Ballons-Lieferungsverträge ab, für den Ballon, der bei einem Kubik-Inhalt von 2000 m<sup>3</sup> 10 Stunden nach der Füllung (mit Leuchtgas) noch ein Hebevermögen von 500 Kilogr. besitzen musste, wurden je Fr. 4000. — bezahlt. Vom 23. September 1870 bis zum 28. Januar 1871 verliessen 64 solcher Ballons mit 155 Reisenden und 3 Millionen Briefen Paris, 6 Ballons mit 15 Reisenden fielen in die Hände der Deutschen, 2 gingen verloren, die übrigen erreichten die vom Feinde noch nicht besetzten Theile der Provinz. Auch hier wurde der Luftschiffahrtsdienst organisirt, bei der Loire- und Nordarmee, in Lyon, bei den Armeen Bourbaki's und Faidherbe's befanden sich Luftschifferabtheilungen. Wenn letztere nicht die Hoffnungen erfüllten, welche man auf sie setzte, so ist eben nicht zu übersehen, dass der ganze Dienst erst während des Krieges eingerichtet wurde und daher naturgemäss alle Mängel einer überstürzten Organisation an sich tragen musste.

Auf Seite der Deutschen fand sich bei Ausbruch des Krieges Niemand, der die Organisirung des Luftschiffahrtsdienstes hätte übernehmen können, man musste sich daher an das Ausland wenden und mit grossen Kosten für die Einrichtung des Ballons-Dienstes einen Engländer, Namens Coxwell, gewinnen, der dann auch zuerst vor Strassburg und dann vor Paris im Ballon Recognoscirungen ausführte. — Die Leistungen des ihm unterstellten Detachements scheinen indessen nicht völlig befriedigt zu haben, denn bereits im Oktober 1870 wurde jenes wieder aufgelöst.

Seit dem deutsch-französischen Kriege, welcher zeigte, von welcher Bedeutung ein bereits in Friedenszeiten organisirter Ballons - Dienst im Kriegsfall sein müsste, haben die meisten Armeen die Erfindungen auf dem Gebiete der Luftschiffahrt mit ungetheilte Aufmerksamkeit verfolgt und sich dieselben zu Nutzen gemacht.

In Frankreich wurde im Jahre 1880 mit der Zuthellung von gefesselten Ballons (B. captifs) an die Armee begonnen, gemäss neuesten Verfügungen des französischen Kriegsministeriums soll jedes Armee-korps eine Ballon-Einheit erhalten und auf fünf Fuhrwerken mit sich führen, nämlich:

auf einem Fuhrwerk den eigentlichen Ballon, Netzwerk, Gondel etc.;

auf einem Fuhrwerk die erforderlichen Chemikalien;

auf zwei weitem Fuhrwerken die Gasdarstellungs-Apparate und

auf dem fünften Fuhrwerk den Anker, eine Dampfmaschine, sowie ein Haspel mit dem Tau.

Zum ersten Male kamen diese Ballons im Tonkinesischen Feldzuge zur Verwendung, die Dienste, die sie dort leisteten, sollen vorzügliche gewesen sein; auch anlässlich der Manöver des II. Armeekorps im Herbst 1885 wurde ein Ballons-Recognoscirungs-Dienst eingerichtet.

Ein kürzlich erlassenes Dekret des Kriegsministeriums verfügte die Erweiterung der Schule von Chalais-Meudon.

In Deutschland wurde erst im Juni 1884 ein Luftschiffahrer-Detachement organisirt; dasselbe besteht z. Z. aus einem Premierlieutenant, zwei Secondelieutenants, 4 Unteroffizieren und 29 Mann und ist dem durch seine Werke über optischen Signal-Dienst bekannten Major Buchholtz unterstellt. Ueber die von dieser Truppe veranstalteten Uebungen und deren Resultate ist nur wenig in die Oeffentlichkeit gedrungen, im Frühjahr 1885 sollen bei Schönberg von einem in der Höhe von 800 m. schwebenden Ballon aus Versuche mit elektrischer Beleuchtung gemacht worden sein, auf eine Entfernung von 2000 m. hin sei das Terrain so intensiv beleuchtet gewesen, dass die Insassen des Ballons im Stande waren genaue Terrain-Aufnahmen zu machen.

In Oesterreich hat sich bisher das Kriegsministerium offiziell mit der Frage der Luftschiffahrt noch nicht befasst, vielmehr beschränkte man sich darauf, die Privat-Industrie zu Versuchen auf jenem Gebiete aufzumuntern.

Italien besitzt bereits ein Ballon-Detachement; dessen Ausrüstung besteht aus zwei Ballons, einem Fuhrwerk für den Transport des Materials im Gesamtgewicht von 2200 Kilogr. und einem 2800 Kilogr. wiegenden Apparate für Gasbereitung. Die Ballons haben einen Kubik-Inhalt von 600 m<sup>3</sup>.

In Russland begann man die Frage der Verwendung der Ballons im Dienste der Kriegskunst auf Anregung des Generals Tottleben bereits in den Jahren 1870/71 zu studiren. Unter den zahlreichen Versuchen, die diesfalls gemacht wurden, ist namentlich derjenige vom Jahre

1879 von Interesse: kleine mit elektrischem Licht versehene, gefesselte Ballons kamen mit Erfolg für den optischen Signaldienst zur Verwendung; diese Art des Signaldienstes wurde seither in der russischen Marine definitiv eingeführt und hat sich bei den letzten Flottenübungen vor Kronstadt bewährt. Neueste Versuche, welche hier mit einem von Hauptmann Kosztowitz erfundenen angeblich lenkbaren Luftballon angestellt wurden, ergaben dagegen weniger günstige Resultate.

In England wurde im Jahre 1879 ein aus 5 Offizieren und 16 Mann bestehendes Luftschiffer-Detachement organisirt, welches als Ausrüstung vier Ballons von je 450—900 m<sup>3</sup> Inhalt erhielt. Die Expeditionen des Generals Sir Charles Warren im Betschuanen-Lande und diejenige Wolseley's im Sudan führten Ballons mit sich, welche beim Aufklärungsdienst zu vortheilhafter Verwendung kamen. In neuester Zeit wurde in England vorgeschlagen, die Luftballons allgemein zum Vorpostendienst zu verwenden, ein Ballon würde für Beobachtung eines Abschnittes von 2—3 engl. Meilen Länge ausreichen.

Während man anderwärts die Frage der Lenkbarkeit der Ballons dadurch zu lösen versuchte, dass man den letzteren mittelst Schraube und Dynamo-Maschine eine die Schnelligkeit der Luftströmung übersteigende Geschwindigkeit verlieh, suchten die Engländer mit sphärischen Ballons ohne Steuervorrichtung und eigene Kraftquelle zu dem nämlichen Ziele zu gelangen, indem sie auf die Thatsache abstellten, dass in verschiedenen Höhen auch verschiedene Luftströmungen sich geltend machten. Je nachdem eine Richtung eingeschlagen werden wollte, musste erst mit dem Ballon eine grössere oder geringere Höhe erstiegen werden. Es ist einleuchtend, dass diese Methode der Lenkung der Ballons nur da zur Anwendung kommen kann, wo, wie dies thatsächlich über England der Fall, übereinander mehrere konstante Luftströmungen entgegengesetzter Richtung sich geltend machen.

Voraussichtlich wird uns Amerika binnen Kurzem einen neuen lenkbaren Luftballon liefern. Das Kriegsministerium hat den General Russel Taylor mit dem Bau eines solchen Aërostaten betraut und hiefür einen Kredit von 10,000 Dollars ausgesetzt. Dieser Ballon soll eine Geschwindigkeit von 48 Kilometer pro Stunde oder 13,5 m. pro Sekunde erreichen und es ermöglichen feste Plätze, Schiffe, feindliche Truppenkörper etc. von oben herab mit Sprenggeschossen zu bewerfen.

Aus dem Bisherigen ergibt sich, dass seit dem deutsch-französischen Krieg die Luftschiffahrt in ein ganz neues Stadium getreten ist und dass die Rolle, welche in einem künftigen Kriege den

Ballons zufällt, eine weit bedeutendere sein wird als diejenige, welche sie bisher gespielt.

Anderwärts hat man dies erkannt und dieser Einsicht durch Anstellung von Versuchen etc. in der geschilderten Weise Ausdruck verliehen, nur die Schweiz, die doch im Uebrigen, was Entwicklung der Industrie, der Kunst und Wissenschaft anbelangt, dem Auslande nicht nachsteht, hat auf diesem Gebiete noch nichts gethan, obwohl auch hier der alte Satz zutrifft: *Si vis pacem, para bellum.*

III. „Frage der Reorganisation der Schützenbataillone.“

Eine sachbezügliche Anregung war anlässlich der Delegirtenversammlung vom 11. August 1883 von Hrn. Major Curtio Curti ausgegangen und damals beschlossen worden die Angelegenheit dem neuen (dermalen funktionirenden) Zentralkomite zu weiterem Studium zu überweisen. Diesem Auftrage nachkommend hatte das Zentralkomite, beziehungsweise dessen Berichterstatter, ein ausführliches Referat auf Grund der im Schoosse des Zentralkomites gepflogenen Berathungen gearbeitet. Auf Antrag des Hrn. Oberst Meister wurde indessen mit Rücksicht auf die bereits vorgeschrittene Tageszeit beschlossen, die Anhörung des Referates auf eine spätere Generalversammlung zu verschieben und das neue Zentralkomite beauftragt, der Frage einer Reorganisation der Schützen-Bataillone seine besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

IV. Eröffnung der Couverts zu den preisgekrönten Lösungen der Preisaufgaben.

Dieselbe ergab als Verfasser:

a. Der mit dem ersten Preise bedachten und mit dem Motto: „Kurz und bündig“ versehenen Arbeit über Gebirgsartillerie: Herrn Oberst A. Schumacher in Thun.

b. Der mit „*Et pius est, Patriae facta referre labor*“ überschriebenen und mit einem zweiten Preise im Betrage von 500 Fr. bedachten Arbeit historischen Inhalts: Herrn Boillot, Oberlieut. in Colombier.

c. Der Arbeit mit dem Motto: „*Per aspera ad astra*“, welcher ein dritter Preis von Fr. 150 zuerkannt worden war: Herrn R. Günther in Zürich.

d. Der Arbeit taktischen Inhalts mit dem Motto: „Es ist unendlich wichtig, dass der Soldat, hoch oder niedrig, diejenigen Erscheinungen des Krieges, die ihn das erste Mal in Verwirrung und Verlegenheit setzen, nicht das erste Mal im Kriege sehe“: Herrn Hauptmann Becker in Glarus. Diese Arbeit war mit einem Anerkennungspreis im Betrage von 50 Fr. bedacht worden.

V. Sodann wurden der Generalversammlung durch den Referenten des Zentralkomites die Be-

schlüsse der Delegirtenversammlung in Kürze zur Kenntniss gebracht und die Verhandlungen um 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr abgebrochen.

Für das Zentralkomite der schweizerischen Offiziersgesellschaft:

Der Präsident: Der Referent:  
A. Pfyffer, Oberst- R. Bindschedler,  
divisionär. Oberst.

Die Sekretäre:  
Ed. von Schumacher, Oberlieut.  
Karl Egli, Lieutenant.

#### Organisation des Festes.

Organisationskomite: Oberstdivisionär Pfyffer; Oberst Bindschedler; Oberst Weber; Oberstlieutenant v. Segesser; Oberstlieutenant v. Moos; Major Heller; Major J. Schobinger; Major Wüest; Oberlieutenant v. Schumacher; Lieutenant Egli.

Finanzkomite: Oberstlieutenant v. Moos, Präsident; Major Oskar Balthasar; Major R. Scherer; Hauptmann Sidler; Hauptmann Friedrich v. Moos; Oberlieutenant H. Schumacher; Lieutenant J. Weber.

Wirtschaftskomite: Major Heller, Präsident; Major G. Bossard; Major Kopp; Hauptmann v. Wattenwyl; Hauptmann J. Weber; Hauptmann v. Sury; Oberlieutenant Alphons Pfyffer.

Quartierkomite: Oberst Weber, Präsident; Oberstlieutenant Imfeld; Major Dotta; Hauptmann v. Wattenwyl; Hauptmann Franz Xaver v. Moos; Hauptmann C. Bucher; Oberlieutenant v. Sonnenberg; Oberlieutenant G. Leu; Oberlieutenant Sautier; Lieutenant Franz Keller; Lieutenant J. Weber.

Musik- und Dekorationskomite: Major Wüest, Präsident; Major Carl Balthasar; Hauptmann Emil Schumacher; Lieutenant U. v. Moos; Lieutenant Halter.

#### Festbericht.

Das schweizerische Offiziersfest in Luzern erhielt dadurch ein besonderes Gepräge, dass dasselbe mit der fünfhundertjährigen Gedenkfeier der Sempacher Schlacht zusammenfiel. Zwar bestanden ursprünglich einzelne Bedenken gegen die Vereinigung der beiden Feste, indem von derselben eine Beeinträchtigung des geschäftlichen Theiles der Offiziersversammlung befürchtet wurde; indessen erwiesen sich diese Besorgnisse nur insoweit als begründet, als das eigentliche Offiziersfest auf zwei Tage zusammengedrängt werden musste und damit die Abhaltung von Versammlungen nach einzelnen Waffengattungen unmöglich wurde. Auf der andern Seite war die Folge der Verbindung der beiden Feste

eine Betheiligung ab Seite der Offiziere, wie eine solche an einem frühern Offiziersfeste nicht vorgekommen. Die Theilnehmer aus dem Kanton Luzern nicht mitgerechnet, zählte man über 450 Offiziere.

Unter denselben sind als Ehrengäste zu nennen:

Herr General Herzog,	} Mitglieder des Preisgerichts.
„ Oberstdivisionär Cérésolle,	
„ Oberstlieutenant Rudolf,	
Herr Oberstdivisionär Vögeli,	} Mitglieder des abtretenden Zentralkomite.
„ Oberst Meister,	
„ „ Wirz,	
„ Major Jänicke,	
Herr Stadtrath Wüest.	

„ Oberst v. Bertels, Militär-Attaché der russischen Gesandtschaft in Bern.

„ Kommandant Sever, Militär-Attaché der französischen Botschaft in Bern.

Das Offiziersfest begann den 3. Juli mit dem Eintreffen der beiden eidgenössischen Fahnen, welche vom frühern Zentralkomite mit dem von Zürich um 4 Uhr 25 Minuten Nachmittags anlangenden Zuge überbracht wurden. Dieselben — neben der alten Fahne eine kunstvoll gearbeitete neue von den Damen Zürichs und Winterthurs gespendete — waren von den zürcherischen Festtheilnehmern, sowie den Kontingenten der ostschweizerischen Kantone begleitet. Rasch vereinigten sich am Bahnhofe die eben Angekommenen und die zu ihrem Empfange erschienenen luzerner'schen und die übrigen mit frühern Zügen eingetroffenen Offiziere zu einem Festzuge. Dieser, an der Spitze die Luzerner Stadtmusik, setzte sich nach dem Kornmarkt in Bewegung, wo vor dem alten Rathhause in üblicher Weise die Uebergabe der Fahnen erfolgte. Namens des frühern Vorortes Zürich übergab Herr Oberstdivisionär Vögeli dieselben den Luzernern zur treuen Obhut, Namens des Zentralkomites nahm Herr Oberstdivisionär Pfyffer dieselben unter Dankesbezeugungen für die Spenderinnen der neuen Fahne entgegen.

Diesem Akte folgte die Delegirtenversammlung, über deren Verlauf an anderer Stelle berichtet wurde.

Abends fanden sich über 400 Offiziere in freier Vereinigung in den geräumigen Veranden des herrlich gelegenen Restaurant Gütsch zusammen, wo die treffliche Musik des Infanteriebataillons Nr. 47 bis nach Mitternacht ihre Weisen ertönen liess.

Den folgenden Tag fand die Generalversammlung statt, über welche das einschlägige Protokoll die nöthigen Aufschlüsse ertheilt. An dieser Stelle sei nur erwähnt, dass über 200 Offiziere, worunter auch der Militär-Attaché der russischen Gesandtschaft in Bern, Generalstabsobers v. Ber-

tels, den vierstündigen Verhandlungen mit Aufmerksamkeit folgten.

Um 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr vereinigte im Schweizerhof ein Bankett mit über 400 Gedecken wiederum die Festtheilnehmer. Der geräumige Saal, aufs reichste dekoriert, vermochte kaum sämtliche Offiziere zu fassen; im Vorsaal war die Festmusik, Bataillonsmusik Nr. 47, aufgestellt, die auch hier wieder zum Gelingen des Festes nach Kräften beitrug und der daher an dieser Stelle besonders gedacht werden mag.

Die Reihe der Toaste eröffnete der Präsident des Zentralkomitees, Herr Oberstdivisionär R. Pfyffer, welcher einen Vergleich zwischen dem heutigen Luzern und demjenigen vor dem Sempacher Kriege zog. An dem Orte, wo wir heute tafeln, war damals See und Schilf, Luzern bestand nur aus wenigen bescheidenen Holzhäusern, sein Gebiet reichte nicht über die Stadthore hinaus, von allen Seiten war es von mächtigen Nachbarn umgeben, die durch Zollschranken ein Emporblühen des jungen Gemeinwesens zu verhindern suchten. Diese Schranken mussten, da gütliche Verhandlungen nicht zum Ziele zu führen vermochten, mit dem Schwerte beseitigt werden, den Erfolg verdanken unsere Ahnen ihrer Thatkraft und der Opferwilligkeit, mit der sie Gut und Blut für das Vaterland einsetzten. In der Aufopferung für das Vaterland, das der Redner hochleben liess, sollen uns die Väter als Vorbild dienen.

Herr Major Wüest brachte den Offizieren den Willkomm des Stadtraths und der Bevölkerung der Stadt Luzern. Er trinkt auf die eine Armee, auf die das Vaterland sich verlassen könne und die das Vertrauen des Volkes geniesse. Herr Major Heller knüpfte an die Fahnenpende an und erblickte in derselben einen neuen Beweis der patriotischen Gesinnung unserer Frauen.

Namens der fremdländischen Offiziere toastirte in feuriger Sprache Herr Kommandant Sever, Militär-Attaché der französischen Botschaft in Bern. Er liess den Geist der Kameradschaft hochleben, der die Offiziere ohne Rücksicht auf Landesangehörigkeit verbinde.

Noch wären viele herrliche Worte zu erwähnen, welche bei diesem Anlasse gesprochen wurden, so der Reden des Hrn. Oberst Bindschedler, welcher den wehrmann- und militärfreundlichen Stadtrath von Luzern hochleben liess; des Hrn. Oberst Girard, dessen Hoch dem Landsturm galt, der unserer Armee ein neues volksthümliches Element zuführen werde; etc.

Um 3 Uhr mahnte die Signal-Glocke des am Schweizerhof-Quai bereit liegenden Salondampfers zum Aufbruch. Ueber die tiefblaue Fläche ging die Fahrt Vitznau und dem Urnersee zu. Auf der Höhe des Rütli angekommen, erinnerte Hr.

Oberst Meister in schwungvoller Rede daran, dass in Zeiten der Uneinigkeit der Eidgenossen die Gelände des Vierwaldstättersees von fremden Armeen betreten worden seien, so am Ausgange des vorigen Jahrhunderts von derjenigen Suwarows und von den französischen Revolutionsheeren. Sofern wir nur unter uns einig, dürfte einen künftigen Eindringling das gleiche Loos treffen, wie das österreichische Heer Leopolds bei Sempach. Noch sprachen von der Kommandobrücke des Schiffes unter grossem Beifall die Herren Major Wüest und Oberstlieutenant v. Segesser, dann landete der Dampfer im Rütli, wo ein Theil der Offiziere ausstieg, um an geweihter Stätte einer ebenso formvollendeten als hochpatriotischen Rede des Herrn Oberstdivisionär Cérésolle zu lauschen. — Die Uebrigen stiegen bei der Telskapelle aus und bewunderten hier die Stükelberg'schen Fresken. Um 8 Uhr Abends brachte das Dampfboot die Offiziere wieder nach Luzern zurück, wo im Kurhausgarten bei trefflicher Musik und glänzendem Feuerwerk noch eine freie Zusammenkunft stattfand.

Ueber den Hauptfesttag der diesjährigen Offiziersversammlung, den Tag der Sempacher Feier (5. Juli) glauben wir hier nicht berichten zu sollen, ging ja das Offiziersfest an diesem Tage in der allgemeinen Volksfeier, über welche s. Z. von kompetentern Federn in ausführlicher Weise referirt wurde, so recht eigentlich auf. Erwähnt sei nur, dass gegen 600 Offiziere — auf diesen Tag hatten die bereits Anwesenden noch erheblichen Zuzug erhalten — auf offener Eisenbahnlinie zwischen den Stationen Rothenburg und Sempach ausstiegen und statt auf staubiger Landstrasse wie die übrigen Festtheilnehmer, querfeldein abwechselnd durch üppige Matten und schattenspendenden Wald den Weg gegen das Schlachtfeld beim Meierholz einschlugen, wo sie nach einstündigem Spaziergang eintrafen.

Auf den Abend hatte die Dampfschiffverwaltung der Offiziersgesellschaft in zuvorkommendster Weise ein Salonboot zur Rundfahrt auf dem See zur Verfügung gestellt. Mit der letztern, welche wie das Festspiel in Sempach wohl in jedem Theilnehmer unauslöschliche Eindrücke gelassen, gelangte das Offiziersfest, von Anfang bis zu Ende vom herrlichsten Wetter begünstigt, zum offiziellen Abschluss. (Schluss folgt.)

## Ein Krieg zwischen Russland und den Balkanstaaten.

(Korrespondenz aus Deutschland.)

Weder die Möglichkeit noch die Wahrscheinlichkeit soll erörtert werden, ob und wann die Russen die Bulgarei besetzen, oder ob die Balkanstaaten einem derartigen Vorgehen mit Waf-