

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

**Band:** 54=74 (1908)

**Heft:** 8

**Artikel:** Die Fahrt der "Ville de Paris" von Paris nach Verdun

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-98611>

#### 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:** 31.12.2025

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

liche Sicherheit haben. Alles bewegliche Vermögen des Feindes gilt als Kriegsbeute, die nach Abzug des fünften Teils für die Iman zu Staats-, Wohltätigkeits- und Religionszwecken unter das ganze Heer verteilt wird, wobei der Reiter doppelt so viel erhält als der Fussoldat. Die Einwohner des eroberten Landes haben die Wahl zwischen der Annahme des Islams, in welchem Fall die Besiegten alle Vorrechte der Bekänner des Islams erlangen — oder der Bezahlung einer Kopfsteuer als Entgelt für den Schutz (Aman), den die Ungläubigen seitens ihrer mohamedanischen Herrscher geniessen, speziell für die Erlaubnis zur Ausübung ihrer Religion — oder endlich dem Tod durch das Schwert, im Fall sie sowohl die Annahme des Islams als die Zahlung der Kopfsteuer verweigern.

### Die Fahrt der „Ville de Paris“ von Paris nach Verdun.

Die „Ville de Paris“, der vom Deputierten Deutsch de la Meurthe der französischen Landesverteidigung als Ersatz für die verlorene „Patrie“ zum Geschenk gemachte Motorballon, hat am 16. v. M. ihre wiederholt aufgeschobene und unterbrochene Fahrt von Paris nach Verdun endlich glücklich durchgeführt. Allerdings mit einer einstündigen Fahrtunterbrechung infolge einer erlittenen kleinen Havarie. Die Fahrt wurde in 10 Stunden, mit einstündiger Unterbrechung und somit neunstündiger Fahrtzeit ausgeführt, und beträgt die Entfernung von Paris nach Verdun in der Luftlinie etwa 31 d. M. Ein Schnellzug legt diese Entfernung mit seinen Stationshalten in etwa 5 Stunden zurück. Immerhin ist diese Fahrt eine bedeutende Leistung der französischen Militär-Luftschiffer, wenn schon die letzte Fahrt der „Patrie“ nach Verdun sie übertraf. Die Konstruktion der „Ville de Paris“ ist von der der „Patrie“ etwas verschieden, da erstere mehrere Luftballonetts am hintern Ende des zigarrenförmigen Ballons aufweist, während die „Patrie“ das für die Stabilität erforderliche Luftballonet im Innern der Ballonhülle trug, und ihre Gondel in festerer Verbindung stand, und von gleicher Länge wie der Ballon war. Die Lenkbarkeit der „Ville de Paris“ erwies sich zwar bei zahlreichen Fahrten über Paris als eine durchaus gute, allein militärischerseits war eine gewisse Abneigung gegen ihr System vorhanden, da dasselbe nicht alle Vorzüge der „Patrie“ hat.

Am 16. Januar morgens stieg der Ballon bei Sartrouville auf. Die Witterungs- und atmosphärischen Verhältnisse waren äusserst günstig, und vortrefflich für eine Fahrt geeignet, welche Kälte und Schnee so häufig verschoben, und

ungünstiger starker Wind das letztemal hatte unterbrechen lassen. Es herrschte ein etwa 6 m starker Südwind, als der Ballon um 9 Uhr 10 Min. seinen „Hangar“ verliess; als Steuermann befand sich sein Konstrukteur H. Kapferer an Bord der Gondel; ferner ein Mechaniker und als militärischer Sachverständiger Major Boutiaux, und um 9 Uhr 47 Min. ging das Luftschiff in östlicher Richtung auf Verdun zu ab. Um 12 Uhr 14 Min. befand sich der anfänglich schneller als die „Patrie“ fahrende Ballon, Clichy, Buttes-Chaumont, Montmartre, Gagny, Chelles und Crecy en Brie passierend, über Coulommiers, und hatte derart die ersten 76 km in 2 Stunden 27 Min. mit durchschnittlich 31 km in der Stunde zurückgelegt. Er hielt dabei eine Höhe von 60—100 m bis Châlons inne, das er um 3 Uhr 5 Min. passierte. Mehrere Automobile, in denen sich u. a. ein Delegierter des Kriegsministeriums und Herr Henri Deutsch befanden, begleiteten den Ballon auf seiner Fahrt.

Bei dem aus der Kriegsgeschichte durch die „Kanonade von Valmy“ 1792 bekannten Dorfe dieses Namens, unweit Ménéould, gab plötzlich die Sirene des Ballons das Notzeichen. Ein kleiner Tropfhahn war aus der Röhre gesprungen, und liess den Dampf entweichen; ein Pfropfen, der eingefügt wurde, hielt nicht, und ein Ersatzstück musste erst zurecht gefilzt und eingeschraubt werden — eine Arbeit, die etwa eine Stunde erforderte. Der Ballon hatte dabei unter Schwierigkeiten landen müssen. Denn wenn auch die Automobile heranjagten, und ihre Insassen heraussprangen, und die herabgelassenen Seile ergriffen, so genügte doch ihre Anzahl nicht, und erst einer Schar von Bauern aus Valmy gelang es den Ballon zur Erde zu ziehen. Obgleich unter diesen Umständen Verdun erst bei Dunkelheit zu erreichen war, beschloss der Ballonführer die Fahrt fortzusetzen. Sie vollzog sich, als die Dunkelheit einbrach, begünstigt durch hellen Mondschein und die Beleuchtung der beiden Scheinwerfer des Ballons und derjenigen der Automobile, ohne weiteren Unfall bis Verdun, wo der Ballon um 7 Uhr 5 Minuten abends eintraf. Hier ereignete sich das Missgeschick, dass die Scheinwerfer des Hangars bei Belleville, der den Ballon aufnehmen sollte, nicht funktionierten. Im Moment des Eintreffens über Verdun befand sich das Luftschiff in 650 m Höhe. Vor der Landung liess sein Führer es daher 3 Spiralen nach unten beschreiben. Von der Erde aus vermochte man dieses Manöver vermittelst der 2 Leuchtsignale zu erkennen, die der Ballon auf beiden Seiten trug. Erst nach einer halben Stunde, um 7 Uhr 35 Min. hatte sich das Luftschiff beträchtlich gesenkt, und sein Umriss zeichnete sich deutlich

im Mondlicht ab. Die nunmehr aus der Gondel herabgelassenen Seile wurden von der unten befindlichen Mannschaft der Luftschiffertruppe ergriffen, und langsam und majestätisch erreichte der Ballon unter den Bravorufen der versammelten Volksmenge den Boden. Seine Insassen stiegen aus, und der Gouverneur von Verdun, General Andry, empfing und beglückwünschte sie unter Händeschütteln. Das Manöver der Unterbringung des Ballons in seinem Hangar beanspruchte nur einige Minuten, da die Scheinwerfer eines der Automobile, in Ermangelung derer des Hangars, dabei als Leuchte dienten.

In militärischer Hinsicht geht aus der Fahrt der „Ville de Paris“ erneut hervor, dass Luftschiffe, selbst wenn sie aufs sorgfältigste und auf Grund der neuesten Erfahrungen gebaut sind, ganz unvorhergesehenen Havarien ausgesetzt sind, die, wenn sie auf vom Feinde besetztem Gebiet in Nähe eines aufmerksamen Gegners erfolgen, das Luftschiff der Wegnahme oder Zerstörung aussetzen können. Ferner aber, dass der Auf- und Abstieg in und aus selbst nicht sehr bedeutender Höhe je eine halbe Stunde erforderte, und somit, etwa in Feindes-Gebiet notwendig werdend, zu kritischen Momenten führen kann. Ueberdies ergab sich, wie berichtet wird, dass ein Motorballon in mondloser Nacht, selbst in mässiger Höhe, auf 1 km Entfernung völlig unsichtbar ist — ob auch bei angezündeten Scheinwerfern, wurde dabei nicht gesagt.

### Die Patrouillenkurse der Infanterie.

(Korrespondenz).

Die in Nr. 3 des laufenden Jahrgangs der „Militärzeitung“ erschienenen „Gedanken über die Durchführung der Patrouillenkurse der Infanterie“ möchte ich im folgenden noch etwas ergänzen.

Der Herr Verfasser anerkennt die Dienste, die Truppen in einem solchen Kurse leisten könnten, hält es aber nicht für möglich, dass solche bei-gezogen werden können.

Ich will versuchen, nachzuweisen, dass das ohne wesentliche Kosten möglich ist, wenigstens in beschränktem Masse. Vorausgesetzt ist nur der gute Wille zweier benachbarten Kreisinstruktoren oder Schulkommandanten.

Es findet z.B. der Patrouillenkurs der VI. Division vom 27. April bis 9. Mai statt und zu gleicher Zeit geht in Luzern eine Rekrutenschule ihrem Ende entgegen, so dass sie sich vielleicht gerade in den Tagen vom 5. bis 7. Mai auf dem Ausmarsch befindet. Diese könnte am 6. abends mit dem ganzen Bataillon eine Vorpostenübung abhalten, bei der die ganze Tiefengliederung eines Vorpostenbataillons durch effektive Einheiten zur Darstellung käme. Gegen dieses Vor-

postenbataillon würden die Teilnehmer des Patrouillenkurses mit den verschiedensten Aufträgen, die aber selbstverständlich der Lage des Bataillons (ob Flügel der Stellung oder eingerahmt) entsprechen müssten, vorgehen.

Die bei beiden Kursen vorhandenen Instruktionsoffiziere würden einen genügend zahlreichen Schiedsrichterstab bilden, um unkriegsgemässes Verhalten der Parteien sofort zu verhindern.

Gäbe man jedem Patrouillenführer von der gleichzeitig stattfindenden Rekrutenschule der eignen Division noch einige Rekruten mit, die man unbeschadet ihrer Ausbildung zwei Tag entbehren könnte, so würde die Sache noch kriegsgemässer; die Patrouillenführer würden auch die Schwierigkeiten kennen lernen, die sich ergeben, wenn man noch mit andern Faktoren rechnen muss, als nur mit der eignen Schlauheit.

Dass der nachherigen Besprechung eine ganz detaillierte Kenntnis der Aufstellung des Bataillons zugrunde liegen müsste, ist selbstverständlich, ebenso, dass auf die absolut kriegsgemässen Erlangung der Nachrichten ein Hauptgewicht zu legen wäre.

Mit diesem Beispiel möchte ich nur zeigen, dass sich Truppen zu den Patrouillenkursen beziehen lassen; denn ähnliche oder auch ganz anders angelegte Uebungen liessen sich auch mit Wiederholungskursen und wohl auch mit unsrer Schwesternwaffe, der Kavallerie, vereinbaren. Je mehr die angehenden Patrouillenführer dabei in der Wirklichkeit nahe kommende Situationen gebracht werden, desto mehr werden sie lernen.

Truppen einer andern Division möchte ich für den Patrouillenkurs zum Gegner nehmen, damit nicht aus bekannten Personen etc. auf Details geschlossen werden kann, deren Erlangung auf anderm Weg schwer, im Krieg vielleicht unmöglich wäre.

Für die Infanterie sind diese Patrouillenkurse allerdings neu, die Kavallerie aber kennt sie schon lange und sie werden dort mit gutem Erfolg abgehalten. Man könnte also vielleicht dort etwas lernen und diejenigen, die berufen sein werden, bei der Infanterie an solchen Kursen als Lehrer teilzunehmen, dürften es als Wohltat empfinden, vorher zu ihrer persönlichen Information sich einen Kavallerie-Patrouillenkurs ansehen zu können. Dass das, was bei der Kavallerie gemacht wird, und gut ist, nicht schematisch auf unsre Patrouillenkurse übertragen werden darf, ist ganz selbstverständlich.

Uebungen, wie die oben erwähnte, würden auch Gelegenheit geben, einmal während des Kurses im Sinne von § 18 des neuen Exerzierreglements die Leistungsfähigkeit der Patrouillenführer auf ihre obere Grenze zu prüfen. An diesem einen Male aber sollte es genügen.