

Zur neuesten Phase der Motorluftschiffahrt

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **55=75 (1909)**

Heft 47

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-98861>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

neue Militärgesetz nur unter dem diktatorischen Druck der Liga bewilligten, jedoch zu ihm innerlich in Opposition stehen, des Weiteren verhalten werden, und wie sich der mit der bevorstehenden Vertagung der Kammer in Aussicht stehende Konflikt zwischen dem König, dem Ministerpräsidenten und der Liga über die verlangte Auflösung derselben gestalten und lösen wird. Jedenfalls deuten, wenn auch Oberst Zorbas behauptet, dass Heer und Flotte einig seien, und der Minister Mavromichalis die Lage wieder für normal und König Georg die drohende Gefahr als beseitigt erklärte, seine erneute Rücktrittsabsicht und die andauernden Zwistigkeiten und Unruhe in der Wehrmacht und in der Hauptstadt, sowie die Bewachung des königlichen Schlosses in Athen durch ein Bataillon und zwei Schwadronen und die Anwesenheit von vier englischen und einem russischen Kriegsschiff im Pyräus darauf hin, dass die Regierungen der betreffenden Schutzmächte die Umsturzgefahr und eine Gefahr für den König und seine Familie, sowie ernste Unruhen in Griechenland noch nicht für ausgeschlossen halten, wenn auch von einer bewaffneten Intervention der Schutzmächte auf dem griechischen Festland Abstand genommen zu sein scheint.

Zur neuesten Phase der Motorluftschiffahrt.

Ende Oktober begannen bei Köln vom deutschen Kriegsministerium angeordnete Versuche mit den drei Typen der deutschen Motorluftschiffe des starren, unstarren und halbstarren Systems, und zwar mit dem Zeppelin II, dem Parseval II und dem Militärballon II (Gross). Der für die Versuche gewählte Zeitpunkt ist für die Luftschiffahrt insofern nicht gerade besonders günstig, da die Periode der Aequinoctialstürme noch nicht völlig vorüber ist; ferner ist in dieser Jahreszeit starke Nebelbildung, besonders des Morgens und Vormittags, eine in der Rheingegend gewöhnliche Erscheinung. Es handelt sich bei diesen Versuchen um einen Vergleich der Leistungsfähigkeit der genannten drei Luftschiffarten und ihrer Verschiedenheiten, für Kriegszwecke; dazu soll eine sich auf 3—4 Wochen erstreckende Reihe von Fahrten dienen, deren Ergebnis für den verschiedenen Wert der Luftschiffe ausschlaggebend zu werden verspricht. Die Versuche erstrecken sich auf die Prüfung der Fahrtgeschwindigkeit, auf die ihrer Höhenfahrleistung und auf eine solche ihrer Leistung und ihres Verhaltens bei der Landung. Von wesentlichster Bedeutung ist die Höhenfahrtprüfung, da es sich bei ihr herausstellen wird, wie hoch die

Motorluftschiffe der verschiedenen Systeme und Dimensionen sich in Anbetracht des ins Gewicht fallenden Gas- und Auftriebsverlustes und der in höheren Luftregionen meist herrschenden Luftströmungen mit einiger Sicherheit durchschnittlich zu erheben und gute Fahrtleistungen zu erzielen vermögen, und ferner inwieweit sie imstande sind, schnell in die Höhe zu steigen. Denn ersteres ist für ihre Aufklärungsleistungen, das letztere aber dafür von Wichtigkeit, wie schnell sie sich bei Fahrten im feindlichen Geschütz- und Gewehrfeuerbereich diesen zu entziehen vermögen. In dieser Hinsicht kann den Motorluftschiffen und allen übrigen Luftfahrzeugen, etwa mit Ausnahme der äusserst schnellen, ein geringes Ziel bietenden Aëroplane von über 1 km Geschwindigkeit in der Minute, in den neuerfundene Lufttorpedos des schwedischen Oberst U n g e ein gefährlicher Gegner entgegen. Denn sein Lufttorpedo hat eine Flugweite von 4500 m und zwei Kilo Sprengladung. Diese Flugweite wird bekanntlich von der der Shrapnels und Granaten der Feldartillerie weit übertroffen; allein es ist anzunehmen, dass der Lufttorpedo für höhere Elevationen als jene eingerichtet ist, und daher weit grössere Flughöhen als diese zu erreichen vermag. Immerhin wird das Treffen mit dem Lufttorpedo, der weit geringere Anfangsgeschwindigkeit und eine weniger gestreckte Flugbahn als die der Geschosse der Feldartillerie hat, weit schwieriger sein, als mit Shrapnels; seine Wirkung aber vermag, wenn er trifft, eine weit stärkere, vernichtendere zu werden, auch gegen starre Luftschiffe mit 16 Gaszellen wie der Z e p p e l i n.

Bei der Fahrtprüfung, die neben der Schnelligkeitsprüfung auch die Fahrdauer betrifft, sollen die drei Luftschiffsysteme auf alle Punkte geprüft werden, die sich bisher in der Praxis als wesentlich herausstellten. So soll das Verfahren der Gasfüllung ganz besonders aufmerksam studiert werden, sowohl was die Leichtigkeit der Nachfüllung, als auch was die Dauer einer einzigen Gasfüllung betrifft. Da der Gasverlust in grossen Höhen besonders stark ist, so wird auch hierauf Rücksicht genommen werden. Wesentlich für die Versuche ist der Umstand, dass alle drei Systeme ihre Fahrten unter den gleich günstigen oder ungünstigen Umständen ausführen, so dass sich ihre relative Leistungsfähigkeit feststellen lässt. Bei der Landungsprüfung soll festgestellt werden, wie schnell und wie leicht ein Luftschiff auch auf freiem Felde unter ungünstigen Verhältnissen landen kann, da auch im Kriege die Luftschiffe in vielen Fällen ohne geeignete Ankerplätze auskommen müssen. Zur Bedienung der Ballons und für die Bemannung

der Gondeln sind 5 Offiziere und 207 Mann des Luftschifferbataillons nach Köln gesendet worden. In Köln soll später nur der Parseval II bleiben, die beiden andern Luftschiffe werden in Metz stationiert.

Es wird angenommen, dass die Resultate der Höhenfahrtprüfung nicht bekannt gegeben werden, ebensowenig wie seiner Zeit die Ergebnisse der Höhenfahrtprüfung des Zeppelin II. Eine Anzahl höherer deutscher Offiziere wohnte den Versuchen bei, darunter der Inspektor der Verkehrstruppen, Generalleutnant von Lyncker, der Chef der 1. Abteilung des Kriegsministeriums, Oberst v. Voigts-Rhetz, der Chef der Verkehrsabteilung im Kriegsministerium, Oberst Schmiedecke, der Chef des Generalstabs der Verkehrstruppen, Major Meister, und der Kommandeur des Luftschifferbataillons, Major Gross.

Der bei den Verkehrstruppen in Schöneberg erbaute deutsche Militär-Aëroplan, ein Zweidecker, ist bis auf den Motor fertiggestellt. Es war zunächst ein vierzigpferdiger Daimler-Motor für den Apparat vorgesehen, er musste aber wegen seines zu grossen Gewichtes zurückgegeben werden. Nunmehr wurde ein französischer vierzigpferdiger Antoinette-Motor bestellt, der bedeutend leichter sein soll als die deutschen Motoren. Die Fertigstellung bedarf aber mehrerer Wochen. Infolgedessen wurde von einer Beteiligung an den Kölner Luftschiff-Versuchen Abstand genommen.

Das angeblich bereits geplante Netz von Luftschiffstationen und Luftschifflinien für Frankfurt, Strassburg, Köln, Hamburg, Kiel, Berlin, Leipzig und München und andere Orte, ähnlich dem, das der für die französische Kammer vorbereitete Antrag des französischen Deputierten Dr. Cachet für Aëroplane in Frankreich vorsieht, reduziert sich der Köln. Zeitung zufolge einstweilen noch auf die Pläne der Errichtung eines Luftschiffhafens in Frankfurt, von dem aus Rundfahrten und Zielfahrten nach den in einer Tagestour zu erreichenden Grosstädten unternommen werden sollen.

Die Selbständigkeit der Offiziere und Soldaten.

Hierüber hat der kommandierende General des französischen 20. Armeekorps, Pau, der schon durch viele lehrreiche Erlasse auf die kriegsgemässe Ausbildung der ihm unterstellten Truppen eingewirkt hat, kürzlich ein neues Rundschreiben ergehen lassen, das die Selbständigkeit aller Organe vom Offizier bis zum Gemeinen behandelt und so interessant erscheint, dass sein Inhalt im Wortlaut bekannt zu werden

verdient: „Alle Welt ist sich darüber einig, dass die Verhältnisse der modernen Taktik von allen Offizieren und Unteroffizieren, mitunter selbst vom Gemeinen grosse Selbständigkeit im Handeln verlangen. Die Kommandostellen haben daher die Pflicht, in Friedenszeiten diese Haupteigenschaft ihrer Untergebenen zu entwickeln, denn trotz mancher Fortschritte ist sie doch noch nicht genügend in Fleisch und Blut übergegangen, besonders nicht bei der Infanterie, deren schwache Effektivs dem Dienstfeier nicht gerade förderlich sind. Aber Änderungen in den Gewohnheiten lassen sich nicht von einem Tag zum andern erzwingen. Auch gibt es Vorgesetzte, die sich nicht recht mit diesen neuen Grundsätzen befreunden können, andere wieder wollen ihre Zweckmässigkeit und Notwendigkeit nicht einsehen und dritte endlich sind zwar Freunde der Selbständigkeit, aber nur für sich selbst, betrachten sie als ihre ureigenste Domäne und wollen nichts davon auf ihre Untergebenen übertragen. Mit diesen Anschauungen muss ein Ende gemacht werden. Nachdem die Regimentskommandeure die Diensterteilung und die Grundsätze der Ausbildung in grossen Umrissen festgelegt haben, müssen sie den Bataillonschefs die Ausarbeitung des Wochenprogramms und die näheren Bestimmungen für das allmähliche Fortschreiten in der Ausbildung der ihnen unterstellten Einheiten überlassen. Ebenso müssen die Bataillonskommandeure den Hauptleuten volle Zeit und Freiheit geben, ihre Kompagnie einzuexerzieren und kriegsgemäss zu erziehen. Aber auch die Kompagniechefs dürfen ihre Leutnants nicht fortgesetzt beaufsichtigen, und selbst diese müssen darauf sehen, dass ihre Unteroffiziere und Korporale innerhalb der Grenzen der ihnen zustehenden Befugnisse selbständig handeln. Öfters sollen die Züge, die Halbzüge, Rotten und selbst Gruppen von 2—3 Mann sich ganz allein überlassen sein, und beim Kommen und Gehen von der Kaserne ins Gelände bestimmte Aufträge erhalten und ausführen, so wie es im Kriege der Fall sein könnte. Mitunter sind diese Aufträge auf eine ganze Tagesdauer auszudehnen, wobei auch die Mahlzeiten ausserhalb zu nehmen sind. Finden Missbräuche statt, benutzen etwa einzelne Abteilungen oder Leute die ihnen gewährte Vergünstigung zum Nichtstun, oder treiben sich gar in Wirtshäusern herum, so muss natürlich Strafe eintreten; aber das wird mit der Zeit aufhören, je mehr die geschenkte Freiheit zur Gewohnheit wird, und als Mittel der Erziehung zur Selbständigkeit anerkannt wird. Natürlich muss durch die berittenen Offiziere, die täglich ihre Pferde zu reiten haben, eine Art Aufsicht über diesen Dienstbetrieb beibehalten werden. Wenn die früheren falschen Auffassungen vom