

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

Band: 56=76 (1910)

Heft: 16

Rubrik: Eidgenossenschaft

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: 01.05.2026

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

der Stunde, für das neue Luftschiff, und somit eine weit grössere als die der bisherigen Konstruktionen ergibt. Die Herstellungskosten werden auf nur 150 000 Mk., die Unterhaltungs- und Tilgungskosten, zumal die Luftschiffhallen fortfallen, auf nur geringe veranschlagt, so dass das geplante neue Luftschiff in mannigfacher Hinsicht erhebliche Fortschritte repräsentieren würde.

Bei der bisherigen allgemeinen Richtung des Privatluftschiffbaus auf Luftreise-Verkehrszwecke ist es begreiflich, dass nicht nur die die Zeppelin-Luftschiffe vertretende, Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft in Friedrichshafen die Benutzung der die meiste Rentabilität versprechenden, geeigneten Verkehrslinien anstrebt, sondern dass sich auch zur Vertretung des unstarren Parseval-Systems eine Münchner Parseval-Verkehrsgesellschaft bildete, welche möglichst regelmässige Nah- und Fernfahrten, darunter auch nach Oberammergau veranstalten wird, und somit den Plan der Zeppelin-Luftschiffahrtgesellschaft auch zu dem ihrigen gemacht hat. Hieraus erklärt sich der Nichtbeitritt Münchens mit Beiträgen für jene Gesellschaft auf deren Aufforderung. Ob der für die Nahfahrten der Münchener Gesellschaft auf 200 Mk., für die Fernfahrten, wie nach Oberammergau, auf 500 Mk. kalkulierte Fahrpreis sich als ein angemessener, rentabler erweisen wird, steht noch dahin. Immerhin bietet die bayrische und sonstige nicht zu ferne Welt der Zentral-Alpen eine Fülle derart schöner Ziele und Fahrstrecken, dass auch ein lebhafter Betrieb der Münchener Gesellschaft zu erwarten ist. Für beide Arten von Fahrten eignen sich hinsichtlich ihrer Streckenleistungsfähigkeit die Luftschiffe beider Systeme gleich gut, für weite Fernfahrten von grösserer Dauer und daher solche zu wissenschaftlichen Zwecken, das Zeppelin-Luftschiff jedoch besser, namentlich in seiner beabsichtigten besonderen Konstruktion für dieselben. Ueberdies trägt es etwa die 3fache Personenzahl des Parseval-Ballons. Hingegen besteht sein Nachteil darin, dass es zwar nicht an bestimmte Stellen zum Landen gebunden ist, jedoch zur längeren Unterbringung besonderer Hallen bedarf, während die Luftschiffe des unstarren und halbstarren Systems keiner solcher Hallen bedürfen, sondern auch überall landen, überdies aber schnell gefüllt, entleert, zusammengepackt und auf Wagen fortgeschafft werden können. Für wissenschaftliche Erkundungen auf weite Strecken ist, wie erwähnt, das Zeppelin-Luftschiff bis jetzt das geeignetste, wird jedoch für alle Fälle für seine Fahrten in der Nord-Polarregion der Herstellung einer Unterkunfthalle und Zentralstation für 2 Luftschiffe, sei es,

wie beabsichtigt, auf Spitzbergen oder an einem Punkte der norwegischen oder finnischen Küste bedürfen. Die Besprechung der Vorbereitungen für jene Fahrten fand bekanntlich zwischen dem Grafen Zeppelin, Professor Hergesell und dem Prinzen Heinrich unlängst in Hamburg statt.

Die ersten Orientierungsfahrten des „Poseidon“ zur Erforschung der Buchten Spitzbergens für einen Liegehafen für Luftschiffe, sowie die Fahrten des in „Tromsø gecharterten Eisschiffes“, um zu erforschen, ob eine Landung von Luftschiffen mit eigener Mannschaft auf dem Polareise möglich ist, werden in diesem Jahre, die Versuchsnavigationsfahrten im nächsten und später erst die eigentlichen arktischen Fahrten beginnen.

(Fortsetzung folgt.)

Eidgenossenschaft.

Der Vorstand der Allg. Offiziers-Gesellschaft von Zürich und Umgebung hat sich für 1910 wie folgt konstituiert: Präsident: Inf.-Major C. Bodmer, Freiestr. 29, Zürich V; Vize-Präsident: Genie-Hptm. F. Zuppinger, Feldeggstr. 21, Zürich V; Quästor: Komm.-Hptm. H. Carpentier, Gemsenstr. 2, Zürich IV; Aktuar: Inf.-Oblt. Hans Meyer, Augustinergasse 48, Zürich I; Beisitzer: Inf.-Hptm. P. Herzog, Asylstr. 77, Zürich V.

Korrespondenzen beliebe man an den Präsidenten der Gesellschaft zu adressieren.

Die Direktion des Militärs des Kantons Zürich hat folgende Versetzungen und Kommandoübertragungen vorgenommen:

Zum Kommandanten der II. Komp. des Ldw. Sch. Bat. 11 Hauptmann Studer, Fritz, in Winterthur, bisher Sch. Bat. II/6 A.

Zum Kommandanten der II. Komp. des Auszug Sch. Bat. 6 Hauptmann Keyser, Walter, in Zürich, bish. Sch. Bat. IV/6.

Zum Kontrollführer der IV. Komp. des Auszug Sch. Bat. 6 Oberleutnant Enderli, Johannes, in Zürich, bish. Sch. Bat. IV/6.

Zum Quartiermeister des Bataillons 71 Auszug Leutnant Spörri, Jakob, in Zürich, bish. Ambul. 36.

Ansland.

Deutschland. Für Gefechts- und Schiessübungen im Gelände werden für 1910 nachstehende Mittel gewährt. Gardekorps Berlin 115,700 Mk., I. Armeekorps Königsberg in Ostpreussen 118,000 Mk., II. Armeekorps Stettin 93,000 Mk., III. Armeekorps Berlin 95,000 Mk., IV. Armeekorps Magdeburg 80,000 Mk., V. Armeekorps Posen 86,000 Mk., VI. Armeekorps Breslau 111,000 Mk., VII. Armeekorps Münster 131,000 Mk., VIII. Armeekorps Koblenz a. Rh. 128,000 Mk., IX. Armeekorps Altona 100,500 Mk., X. Armeekorps Hannover 86,000 Mk., XI. Armeekorps Kassel 93,500 Mk., XIV. Armeekorps Karlsruhe i. Baden u. XV. Armeekorps Strassburg i. Els. 119,000 Mk., XVI. Armeekorps Metz 96,000 Mk., XVII. Armeekorps Danzig 102,000 Mk., XVIII. Armeekorps Frankfurt a. M. 116,000 Mk. Generalinspektion der Kavallerie 1000 Mk., Generalinspektion der Fussartillerie 9000 Mk., Generalinspektion des Pionier-Ingenieurkorps 8500 Mk., Generalinspektion des Militär-Erziehungs- und Bildungswesens 1800 Mk., Inspektion der Jäger- und Schützenbataillone 94,500 Mk., Inspektion der Infanterieschulen 17,500 Mk. Die ausgeworfenen Beträge sind