

# Das neue französische Infanteriegewehr

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **34=54 (1888)**

Heft 48

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-96434>

## **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.

dem Aesch“ (bei Ebersecken) über Brisecken bis Rufswyl (2 km östlich Uffhusen) und gliedert sich in drei Abschnitte.

a) Rechter Flügel: 1 Kompagnie Landwehr-Infanterie-Regiments 19 sichert die Strasse Altbüron-Schötz.

b) Zentrum: 2 Kompagnien Infanterie-Regiments 29 sichern die Wege über den Bodenbergr und die Hauptstrasse Huttwyl-Sursee.

c) Linker Flügel: 2 Kompagnien Schützen-Bataillon 8 sichern die Wege von Uffhusen und Eriswyl nach Willisau.

Die Strasse Hergiswyl-Willisau wird durch eine stehende Patrouille der XVI. Infanterie-Brigade bei Feldmatt selbständig gesichert.

3. Die Feldwachen biwackiren. Die Unterstützungen sind in Allarmquartieren unterzubringen.

Feuer darf nur bei schlechtem Wetter angezündet werden.

4. Das Gros des Vorpostenkörps behält die angewiesenen Kantonnements.

5. Die Feldwachen müssen um 6 Uhr Abends bezogen sein.

Der Patrouillengang zwischen den Posten ist sofort zu organisiren.

6. Im Falle eines Angriffes sind die Stellungen der Unterstützungen auf dem Plateau festzuhalten.

7. Meldungen gehen an das Vorpostenkommando nach Gettnau, von da an das Divisionskommando in Ettiswyl.

Nur die Landwehr-Kompagnie bei „Auf der Aesch“ meldet an das Landwehr-Regimentskommando in Schölz und dieses ans Divisionskommando.

8. Losung und Passwort von 12 Uhr Mittags des 9. September bis 12 Uhr Mittags des 10. September: Immensee — jung.

Diesem Befehle können wir noch beifügen, dass vom Infanterie-Regiment 29 das Bataillon 85 zwei Kompagnien als Vorposten auf der Linie Brisecken-Bodenbergr aufstellte.

Somit befanden sich die beiden Divisionen von Sonntags, den 9. September, 5 Uhr Abends an im Kriegszustande.

Wie aus Befehl Nr. 1 der Manöverleitung ersichtlich ist, wurden während den Manövern der beiden Divisionen den Divisionskommandanten von der Manöverleitung jeweilen am Vorabend eines Manövertages die Befehle der supponirten beidseitigen Armeekommandos zugestellt.

Dieselben lauteten für den 10. September:

#### Befehl an die Westdivision.

1. Die feindliche Armee konzentriert sich hinter der untern Wigger. Unsere Armee wird morgen in der Richtung Zofingen-Aarburg vorgehen.

Eine feindliche Division wird soeben als in der Umgebung von Ettiswyl dislozirend gemeldet.

2. Rücken Sie morgen auf der Huttwyler Chaussee vor, ziehen Sie die (supponirten) Detachements von Sumiswald-Dürrenroth an sich und greifen Sie den Feind an, wo Sie ihn treffen.

3. Die Tête Ihrer Avantgarde-Infanterie darf die Vorpostenlinie (Leimiswyl, Lindenholz, Mattenbach, Ruppiswyl) resp. den Punkt L des Wortes Lindenholz nicht vor 8 Uhr Morgens passiren.

Armee-Hauptquartier Kriegstetten,

9. September, Abends 6 Uhr.

#### Befehl an die Ostdivision.

1. Die feindliche Armee steht heute Abend auf der Linie Herzogenbuchsee-Wangen a./A.

Unsere Armee richtet sich morgen an der untern Wigger zur Vertheidigung ein.

Eine starke feindliche Division disloziert heute Abend zwischen Langenthal und Madiswyl und wird muthmasslich morgen auf der Huttwyler Chaussee vorrücken.

2. Treten Sie morgen früh dem Feind auf der Huttwyler Chaussee entgegen und verhindern Sie sein Debouchiren aus Huttwyl.

3. Die Tête Ihrer Avantgarde-Infanterie soll die Vorpostenlinie Büttenbergr, Gettnau, Olisrüti, Enziwiggern nicht vor 7. 30 Morgens passiren.

Armee-Hauptquartier Aarau, 9. September,

Abends 6 Uhr.

(Fortsetzung folgt.)

### Das neue französische Infanteriegewehr.

(Nach der: „Instruction sur l'armement, les munitions, les champs de tir et le matériel de l'Infanterie.“ Paris 1888.)

Das Gewehr ist bezeichnet mit Modell 1886.

Es besteht aus sechs Hauptbestandtheilen: Lauf mit Verschlusskasten, Verschluss, Repetirmechanismus, Schaft, Garnitur und Degenbajonnet.

Der Lauf ist von Stahl, gehärtet und bronziert.

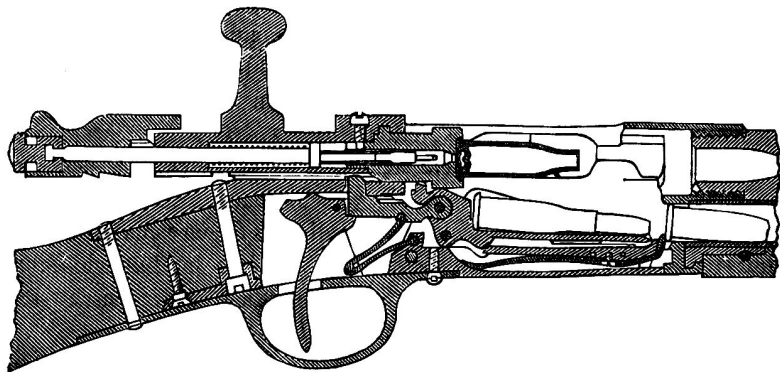
Kaliber 8 mm. Annahmezylinder 7,98. Ausschuss (im Dienst) 8,20.

Züge 4, von rechts nach links gewunden. Drall 24 cm, gleichmässige Tiefe von 0,15 mm. Züge doppelt so breit als die Felder.

Das Korn steht 0,5 mm links von der Schiessebene.

Das Visir ist ein Treppen- und Schieber- (Leiter-) Visir. Es enthält vier Einschnitte: Leiter nach vorn niedergelegt, Visireinschnitt von

250 m; nach rückwärts umgeschlagen, Schieber auf die entsprechende Stufe gebracht, Einschnitt für 400, 500, 600, 700 und 800 m; Leiter aufgestellt, Einschnitt im Schieber und Graduation auf der Leiter für 900—1900 m, links Meterhunderte, rechts Zwischendistanzen von 50 m; Einschnitt oben in der Leiter: Distanz 2000 m.



Verschluss und Repetirmechanismus im Moment des Ausziehens der Hülse.

Der Verschluss ist ein Drehverschluss, verbesserte Graskonstruktion, mit nach vorn (auf den beweglichen Kopf) versetzten zwei Verschlusswarzen.

Der Repetirmechanismus ist der des französischen Marinegewehrs (nach Kropatschek), Löffelpatronenheber mit Abstellvorrichtung.

Der Schaft besteht aus zwei getrennten, durch den Verschlusskasten verbundenen Theilen, Vorderschaft und Kolben.

Das Magazin befindet sich im Vorderschaft, die für dasselbe angebrachte Bohrung fasst acht Patronen, so dass mit einer Patrone im Löffel und einer im Lauf das Gewehr zehn Patronen aufzunehmen vermag.

Der Abzug hat zwei Druckpunkte.

Das Degenbajonnet besitzt eine vierkantige Klinge.

**Hauptdimensionen und Gewichte.** Länge der Waffe mit Bajonnet 1,825 m, ohne Bajonnet 1,307 m, Lauflänge 0,800 m. Gewicht ohne Bajonnet und Munition 4,180 kg, ohne Bajonnet mit acht Patronen 4,415 kg, Degenbajonnet ohne Scheide 0,400 kg.

Die Patrone trägt gleichfalls die Bezeichnung Mod. 1886. Sie besteht aus: Hülse, von Messing, flaschenförmig, mit Rand und Ambos, Zündkapsel, Zündkapseldeckel, Ladung, Pfropfen und Geschoss.

Das Geschoss ist von Hartblei mit Metallmantel, die Spitze abgeflacht.

Die Länge der Patrone beträgt 75 mm, das Gewicht 29 gr.

Weitere Angaben fehlen, es unterliegt aber keinem Zweifel, dass die Ladung aus neuem (sogenanntem rauchlosen) Pulver besteht, das,

neben den weiteren Eigenschaften geringeren Rückstosses und weniger starken Knalles, mit etwa 2,5 gr dem 15 gr schweren Geschoss eine Anfangsgeschwindigkeit von über 600 m erteilt.

Sind also hier die Fortschritte des kleinsten Kalibers und der neuen Pulversorte verwerthet, so ist man doch in Frankreich beim Drehverschluss und dem Magazin unter dem Lauf mit seinem ziemlich komplizirten Repetirmechanismus verblieben, steht also in diesen Beziehungen nicht auf der Höhe des Erreichbaren.

### Die Luftschiffahrt und die lenkbaren Ballons.

Von Henri de Graffigny. Autorisirte Uebersetzung von Adolph Schulze. Leipzig 1888. Verlag von Karl Reissner. Preis Fr. 10. 70.

Unter diesem Titel liegt ein mit zahlreichen Illustrationen versehenes Werk vor uns, welches die Luftschiffahrt von der grauen Sagenzeit bis in unsere Tage behandelt. In seiner französischen Originalausgabe ist dieses Werk für den französischen Leser ungefähr, was „Moedebeck“ für den deutschen. In dieser von A. Schulze mit Fleiss bearbeiteten deutschen Uebersetzung bietet es willkommene Ergänzungen zu dem Werke Moedebecks. De Graffigny ist selbst Luftschiffer, hat selbst zu wissenschaftlichen Zwecken 18 Auffahrten ausgeführt und man fühlt es seinem Werke an, dass er auf diesem Gebiete zu Hause ist, dass er auch die Irrthümer, an denen bis jetzt so viele Luftschiffer Schiffbruch gelitten haben, richtig erkannt hat. Er tritt auch mit einem eigenen Projekt auf, dessen Verwirklichung er anstrebt.

Der Verfasser gliedert sein Werk, ausser der Vorrede, in zwei Theile.

Der erste Theil schildert in sechs Kapiteln die Luftfahrten im Allgemeinen und zwar behandelt das erste Kapitel die Geschichte der Luftschiffahrt der ältesten Perioden bis zum Auftreten der Gebrüder Montgolfier, denen es im Jahre 1783 beschieden war, die ersten Erfolge auf diesem Gebiete zu erringen.

Das zweite Kapitel verfolgt nun die Geschichte der Ballons bis in die neueste Zeit, wobei auch die vielen vorgekommenen Unglücksfälle nicht verschwiegen werden.

Das dritte Kapitel ist der wissenschaftlichen Luftschiffahrt gewidmet.

Das vierte Kapitel behandelt die militärische Luftschiffahrt und zwar hauptsächlich diejenige Frankreichs, wie überhaupt das ganze Buch vom französischen Standpunkt aus geschrieben ist.

Das fünfte Kapitel enthält werthvolle Angaben über die Konstruktion der Ballons und das sechste Kapitel behandelt die Füllung derselben.

Den zweiten Theil des Werkes betitelt nun der Verfasser: „Die Lenkung in der Luft“ und behandelt hier in den ersten sechs Kapiteln alle die bekanntern in die Oeffentlichkeit getretenen Versuche und Misserfolge, welche von 1783 bis in die letzte Zeit auf diesem Gebiete gemacht worden sind, um dann im siebenten Kapitel mit seinem eigenen Projekt hervorzutreten.

Er zeigt hier, dass alle seit 20 Jahren gemachten Aviationsversuche an der Schwere der Motoren gescheitert sind und dass es bis jetzt nicht gelungen ist, weder einen Dampfmotor, noch einen elektrischen Motor zu konstruieren, welcher bei einem Gewicht unter 15 Kilogramm im Stande wäre, eine effektive Kraft von 75 Kilogramm-Metern zu entwickeln, was unbedingt nothwendig wäre, um einzig die Anziehungskraft der Erde zu überwinden.

Der Verfasser glaubt, dass einzig durch Verwendung von Ammoniakgas und Kohlensäure man dazu gelangen könnte, einen Motor zu erstellen, mit dem jene Leistung erzielt werden könnte. Er zeigt, dass das Ammoniakgas bei 0° sich schon in Dampf verwandelt und bei + 20° eine Spannung von 8 Atmosphären hat; dass anderseits mittelst den Thilorier'schen oder Cailletet'schen Pumpen mit in flüssigen Zustand versetzter Kohlensäure ganz gewaltige Druckhöhen erzielt werden können. Er will daher zwei Behälter für Ammoniak und Kohlensäure konstruieren, welche als Kraftakkumulatoren zu betrachten sind und welche leicht genug sein würden, um einen vier bis fünf Kilogramm pro Pferdekraft wiegenden Dampfkessel zu ersetzen. Durch Ausübung des entsprechenden Druckes der Kohlensäure auf das Ammoniak will er die nothwendige Wärme, bezw. die nöthige mechanische Kraftleistung für die Aviation entwickeln.

Sein erstes Projekt geht nun dahin, einen Schraubenflugapparat zu konstruieren; das zweite Projekt zielt auf die Erstellung eines Schnellschraubenluftschiffes. Der Verfasser hofft, dass es ihm gelingen werde, die Mittel zur Erstellung dieser beiden Apparate zusammenzubringen, mit denen er glaubt, sich bis zu einer Höhe von 2500 Metern erheben und sowohl gegen den Wind, wie natürlich mit demselben sich fortbewegen zu können. Er gibt in dem Werke eine allgemeine Zeichnung seines

Luftschiffes, ebenso Daten über Grösse und Gewicht seiner Säurebehälter, Tourenzahl seiner Schrauben, Oberfläche und Durchmesser der Kolben, erhoffte Arbeitsleistung u. s. w., welche Zeugniß ablegen, dass er nicht oberflächlich an seine Projekte herangetreten ist.

Wir sind nun zu wenig Luftschiffer, als dass wir ihm in seinen Berechnungen folgen könnten; auch gibt er natürlich nur die Resultate und nicht die Formeln und Ableitungen. Wir können ihn daher nur mit unsern besten Wünschen für Erfolg begleiten.

In einem achten Kapitel beschreibt der Verfasser noch die verschiedenen Systeme der Aéroplanen und rekapitulirt in einem neunten Kapitel die hauptsächlichsten Systeme der Luftschiffahrt, getragen von der Hoffnung, dass sein System den Sieg erringe. Also Glück auf! Bl.

### Eidgenossenschaft.

— († **Bundespräsident Oberst Hertenstein.**) Die Kanzlei des schweizerischen Militärdepartements versendet folgendes Zirkular:

P. P. Wir erfüllen die traurige Pflicht, Sie von dem heute Nacht erfolgten Hinscheide des Herrn Bundespräsidenten Hertenstein, Chef des Schweiz. Militärdepartements, in Kenntniss zu setzen. — Die militärische Beisetzung der Leiche findet Freitag den 30. dies, Vormittags 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr, in Bern statt.

Bern, den 27. November 1888.

Schweizerisches Militärdepartement.

— († **Oberst Aubert**) ist in Genf gestorben. Oberst Aubert war einer der hervorragendsten Offiziere unserer Armee. Der von ihm befehligte Truppenzusammenzug im Hochgebirge ist durch den Stift des Malers Adam verewigt worden. Nach der Einführung der neuen Militärorganisation wurde Aubert zum Kommandanten der I. Division ernannt. Bei dem bekannten Konflikt wegen der Stellung der Divisionäre verlangte Oberst Aubert nebst Merian u. A. die Entlassung. — Wir hoffen, später einen ausführlicheren Nekrolog des Oberst Aubert bringen zu können.

— († **Oberstleutnant Albrizzi**), früher Grossrichter der VIII. Division, ist in Lugano gestorben.

— (**Alter eidg. Beamter.**) Die „N. Züch. Ztg.“ sagt: „Unter 146 Beamten und Angestellten in eidg. Dienste, welche als dienstunfähig bezeichnet und pensionirt werden sollten, sind 104 über 60 und mehr Jahre alt. Einer hat das neunzigste Jahr überschritten und vier sind 85 bis 89 Jahre alt.“ Die letztern können auf das Schlüssigerwerden der Kommission nicht mehr lange warten!

— (**Beamtenversicherung.**) Zur Prüfung der Frage, wie der Bund sich mit seinen arbeitsunfähig gewordenen Beamten und Angestellten abfinden solle, berief das Departement des Innern laut „Bern. Ztg.“ eine Kommission, bestehend aus den Herren Landammann Durrer, Prof. Kinkelin, Ständerath Munzinger, Direktor Dr. Kummer, Nationalrath Dr. Stössel, Ständerath Gavard, sowie aus Delegirten der gegenwärtigen Beamtenversicherung, nämlich den Herren Postdirektor Delessert, Zolldirektor Gessner und Bundesgerichtsschreiber v. Weiss. Das Departement des Innern hatte beantragt, bei Entlassung dienstunfähig gewordener Beamter eine Aversalsumme vom doppelten vollen Dienstehkommen im Maxi-