

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

Band: 46=66 (1900)

Heft: 30

Artikel: Das Zeppelin'sche Luftschiff

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-97515>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

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

veranschlagt, insofern als eine illusorische gelten kann, als es für China absolut unmöglich ist, diese 1³/₄ Millionen zu organisieren und zu bewaffnen, so erhellt doch aus ihr der gewaltige Umfang des Reservoirs von Streitkräften, über welches China zur Führung des Krieges gegen die Fremden verfügt. Wenn es daher den Vizekönigen des Südens Li-Hung-tschang, Liu-Kun-Y und Tschan-tschu-tung gelänge, eine starke zuverlässige Armee aufzustellen und dieselbe, sowie den Gouverneur Yuan-schi-kai mit seinen 18,000 Mann gegen die meuternden Truppen und Boxer in Peking und Tientsin zu entsenden, so würden dieselben die Aufgabe des für den Vormarsch auf Peking zu bildenden Expeditionskorps der Mächte um so mehr zu unterstützen vermögen, als derselbe in Anbetracht der Regenzeit, erst Mitte September zu erfolgen vermag, und die Truppen des Südens damit Zeit gewinnen würden, unter Benützung der Wasserwege China's nach dem Norden zu gelangen.

Selten hat das Problem eines gewaltigen überseeischen kriegerischen Konflikts mit einer der volkreichsten Nationen der Welt sich in einer solchen Schnelligkeit und Unerwartetheit entwickelt, wie das des heutigen Krieges mit China. Für einige der beteiligten Mächte, namentlich Deutschland, ist dieses Problem ein völliges Novum und bildet eine ernste Mahnung dahin dass eine den Ozean umspannende Weltpolitik, ohne die erforderlichen Machtmittel eingeleitet, ihre schweren Gefahren in sich birgt.

Das Zeppelin'sche Luftschiff.

Die Ballonhalle, sowie die Konstruktion des Luftschiffes selbst sind so oft und so eingehend beschrieben worden, dass ich darüber kein Wort zu verlieren brauche.

Ohne den Ingenieuren irgendwie zu nahe treten zu wollen, wird man sich nicht enthalten können, mit einiger Besorgnis die zuerst auffallenden winzig erscheinenden Triebschrauben zu beiden Seiten des Flugkörpers zu betrachten. Ich kenne ihre Berechnung, und es ist nur zu hoffen, dass man sich nicht irrt, wenn man die wichtigen Differenzpunkte zwischen der physikalischen Natur der Luft und des Wassers, die in der ganz wesentlich geringeren Trägheit (Beharrungsvermögen) der Luft und ihrer Elastizität liegen, nicht mehr berücksichtigt, als man sie eben kennt d. h. mehr oder weniger vernachlässigt. Ja, noch mehr als das darf man die Frage der genügenden, dem Kampf mit den Luftgeistern gewachsenen Steifheit der Verbindungen zwischen Gondeln und Flugkörper, von denen die sichere Funktion der aus den Maschinen der Gondeln nach den Flugschrauben hinaufgehenden Trieb-

(röhren)stangen abhängt, den Konstrukteuren überlassen.

Ich bin der Meinung, dass dem Zeppelin'schen Unternehmen doch nicht diejenige praktische Bedeutung beizumessen ist, die man sich nachgerade gewöhnt hat, ihm zuzuweisen. Dasselbe wird immer nur ein neuer Ballon d'essay sein und als solcher für die so nötige Erweiterung und Vertiefung des Studiums des Luftreiches wertvoll sein. Aber sicherlich ist es viel zu teuer, viel zu schwerfällig, viel zu unpraktisch für den Gebrauch, als dass es irgendwie mit der ersten Lokomotive Stephenson's in Parallele gestellt werden könnte.

Der alte Satz: „nihil est in intellectu, quod non prius fuerit in sensu“ hat auch für die Technik seine schwerwiegende Bedeutung und lautet in ihrer Sprache: „man kann nichts sicher durch die Rechnung, die Konstruktion beherrschen, was man nicht vorher sicher durch das Experiment, durch die Erfahrung zu beherrschen gelernt hat.“ — Wenn man die vielen vergeblichen Luftbeherrschungsversuche betrachtet, so muss man sagen, dass es eben noch immer weiterer und weiterer Versuche bedürfen wird, um sich mit der Natur der Luft und des Fluges bis in alle Erfahrungsdetails hinein bekannt und vertraut zu machen. Und da sei mir, im Sinne einer indirekten Kritik des Zeppelin'schen Apparates, gestattet einen Vorschlag zu machen, der mir schon lange in der Feder steckt. Man verzichte auf diese riesigen Flugkörper und selbständigen Flugmaschinen und suche einen Ballon mit möglichst geringem Auftrieb und vom elektrischen Draht aus zu treiben, wie die Tramwagen oder auch Selbstfahrer laufen, in nur 10 oder 20 Meter Abstand von der Erde durch die Luft zu führen. Dann hat man die dem Zeppelin'schen Fahrzeug wie andern Vorgängern eigentümliche Verbindung des freien Auftriebes mit dem dynamischen Flug, aber man ist in der Konstruktion unabhängig von der eigenen Kraft-erzeugung, die so manchem Unternehmen schon zum Unheil geworden ist. Mag dieser Vorschlag wie ein Hohn klingen auf die kühnen, in Wahrheit hochfliegenden Pläne der bisherigen Flugunternehmer, so dient er doch dem Zweck des weiteren Studiums der Luftfahrt in einfachster, sicherster und billigster Weise und hat am ersten Aussicht zum praktischen Beförderungsmittel zu werden. Vielleicht würde man dann im Laufe eingehender Erfahrungen zu ganz anderen Konstruktionen des freien Fluges gelangen, an die man bis heute noch gar nicht gedacht hat. —

H.