

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

Band: 54=74 (1908)

Heft: 46

Artikel: Die neuen Aufstiege Parsevals und Zeppelins

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-98722>

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: 18.03.2025

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

Tage lang Truppenübungen zu folgen. In richtiger Erkenntnis dessen, werden denn auch den Offizieren in Zivil die weitgehendsten Vergünstigungen gewährt, auf den Eisenbahnen und im Manövergebiet. Vielleicht dürfte in der Orientierung über die jeweilige Kriegslage noch etwas mehr geschehen, damit der unbeteiligte Zuschauer den grösstmöglichen Gewinn von der Zeit davon trägt, die er für eine gute Sache opfert. In diesem Punkte schien mir das Verfahren bei den diesjährigen Manövern der 3. Division vorbildlich zu sein: ganz gleich wie den diensttuenden Offizieren wurde auch den Offizieren in Zivil, die sich darum bemühten, die gedruckte Kriegslage eingehändigt oder doch zum Lesen gegeben. Ja, wer in der glücklichen Lage war, an die Leitung zu geraten, konnte sich sogar die Kriegslagen und Befehle für beide Parteien verschaffen und sich demgemäss für den folgenden Tag einrichten.

Eines freilich bedingt diese grosse, lobenswerte Liberalität: die vollkommene Verschwiegenheit der Unbeteiligten den Beteiligten gegenüber. Wegen dieser letztern in erster Linie, und namentlich der Führer wegen, werden die Manöver abgehalten, und wenn da Momente mit hineinspielen, die im Ernstfall ausgeschlossen wären, so ist ihr Wert illusorisch. Dabei möchte ich nicht einmal so sehr von dem Verraten wichtiger Dinge sprechen (ich glaube, solche Fälle gehören zu den Seltenheiten), als von kleinern, scheinbar unbedeutenden Hilfen, die man fast unbewusst der einen oder andern Partei im Laufe eines Schlachttages leistet, wenn man sich nicht immer bewusst bleibt, dass man im Ernstfall nicht da stehen würde, wo man steht, mitten unter Freund und Feind, oft mit einer überlegenen Kenntnis der beidseitigen Verhältnisse, die der Beteiligte nicht haben kann und die auch der Laie, der gewöhnliche Manöverbummler und der Einheimische nicht hat. Man begegnet z. B. auf seinen Wanderungen über das Gefechtsfeld einer versprengten Gruppe: ratlos fragt der Gruppenführer nach dem Standort seines Bataillons. „Selbst ist der Soldat!“ wird die richtige Antwort sein, auch wenn ich genau weiss, dass das gesuchte Bataillon hinter der nächsten Waldecke gemütlich Gefechtsrast hält.

Ich wandere in der Dämmerung von der blauen Vorpostenlinie gegen die roten Truppen zu und stehe richtig bald vor einer roten Feldwache. „Sind in X oder Y auch blaue Truppen untergebracht?“ fragt der Feldwachkommandant, froh, auf rasche, bequeme Weise zu einer vortrefflichen Meldung zu kommen. Es wäre unkameradschaftlich, ihm etwas vorzuschwindeln; unkameradschaftlich wäre es aber entschieden auch, wenn ich ihm alles das mitteilte, was ich

bei meinen ungehinderten Streifereien im Rayon von Blau gesehen und gehört habe. Kameradschaftlich aber ist es, wenn ich ihn ernst oder ironisch, wie's gerade kommt, aufmerksam mache, dass er falsche Begriffe vom Meldewesen habe.

Ein Adjutant sprengt heran, dem man von weitem ansieht, dass er sein Regiment schon lange vergeblich sucht. Er lässt sich so weit herab, sich bei mir, dem Zivilisten, zu erkundigen; ich schäme mich für ihn. „Ich bin leider nur Luft, Herr Kamerad!“ Die Antwort mag ihn im ersten Augenblick verblüffen, verletzen; wenn er im Weiterreiten darüber nachdenkt, wird er als Offizier einsehen, dass sie die einzig richtige war.

Das ist es; jeder Offizier, und jeder Soldat überhaupt, sollte zu stolz sein, zu einem Mittel zu greifen, das ihm nur die leidige Friedensübung in die Hand gibt. Die andern aber, die Offiziere in Zivil, sollen nie vergessen, dass sie nur zu ihrer eignen Freude und Ausbildung den Truppenübungen folgen, und dass sie durch kleines oder grosses Plaudern unserm Wehrwesen mehr schaden, als sie ihm durch ihren Eifer nützen.

Nach dem Gesagten erscheint es als selbstverständlich, dass man den Meldereitern, Radfahrern und Adjutanten der Manöverleitung und des Schiedsrichterkorps zu jeder Zeit nützliche Auskunft wird geben müssen, da man dadurch niemandem schadet, aber dem Ganzen unter Umständen viel nützt.

P. B.

Die neuen Aufstiege Parsevals und Zeppelins.

Mit den erneuten Aufstiegen Parsevals und Zeppelins beginnt eine neue wichtige Phase für die Militärmotorluftschiffahrt, von deren Ergebnissen für ihre Bewertung umsomehr abhängt, als die Versuche mit auf Grund der letzten Erfahrungen umgestalteten Luftschiffen ausgeführt werden, und weil sie, wenn auch durch die jetzt eingetretene niedrige Temperatur Gewitterbildungen nicht ausgesetzt, der Einwirkung der Temperatur auf den Gasverlust in anderem Masse unterliegen müssen, als in den vergangenen warmen Sommermonaten, ferner aber auch den meist stärkeren herbstlichen Luftströmungen. Dadurch wird aber auch das Navigieren der Luftschiffe beeinflusst und schwieriger.

Die jüngst mit einer Katastrophe endende Wettfahrt von 78 Freiballons, denen eine Anzahl derselben und 2 ihrer Insassen zum Opfer fielen, und mehrere in grösste Lebensgefahr gerieten, hat die Ueberlegenheit der lenkbaren Luftschiffe deutlich bekundet, da diese ihre Bahn bei günstigen Wind- und Wetterverhältnissen zu beherrschen und, z. B. in gefährliche Nähe des

Meeres gelangt, umzukehren imstande sind, während die Freiballons völlig von der herrschenden Luftströmung abhängen, und nur durch sehr geschickte, oft ausgeschlossene und schwierige Benutzung verschiedener Luftströmungen zu navigieren, ein bestimmtes Ziel aber nur selten mit Sicherheit zu erreichen imstande sind. Somit beanspruchen die jetzt begonnenen Aufstiege des Parseval und des neuen Zeppelin ein erhöhtes, neues Interesse.

Hatte schon unlängst die infolge zu starken Windes gescheiterte Vorführung des Parseval und des Militärballons vor dem deutschen Kaiser und der Niederbruch des Parseval gezeigt, wie abhängig aber auch die Motorballons von den Luftströmungen sind, so zeigte sich dies von neuem in dem Aufschieben des für den 22. Oktober beabsichtigten Aufstiegs Zeppelins, das infolge starken Nord-Ostwinds eintrat, da die Gefahr einer Beschädigung des Ballons beim Verlassen der Ballonhalle drohte. Allein auch die Erfahrungen des jüngsten Gordon-Bennetwettfliegens haben die grosse Abhängigkeit des Luftballons von den Witterungsverhältnissen, und zwar in einer anderen Richtung, nämlich in der der sicheren Orientierung ergeben. Denn diese erwies sich, solange sich der Ballon in Wolkenschichten befindet, die ihm den Blick auf die Erde oder bei Nacht den nach den Gestirnen versperren, bis jetzt als unmöglich. Ferner besitzt man noch keine ausreichenden Erfahrungen darüber, wie etwa mittlere oder starke Kältegrade auf die Gasfüllung und das Betriebsmaterial, wie Schmieröl etc., und auf die Auftriebkraft der Ballons einwirken. Somit aber sind die Ballons beider Gattungen bis jetzt noch ein recht unzuverlässiges Werkzeug für die mit ihnen beabsichtigte Aufklärung im Kriege, geschweige denn für den Verkehr, das lediglich vom guten Wetter abhängig, und bis jetzt nur eine Gegenwindstärke von höchstens 15,5 m zu überwinden imstande ist. Bei stärkerem Gegenwinde, bei Nebel und starkem die Luft unsichtig machendem Regen und derartigem Schneetreiben aber ist aus gleichem Grunde auf dasselbe nicht zu rechnen. Ueberdies liegen hinsichtlich der Einwirkung der Belastung der bis zu 12500 Kbm. fassenden gewaltigen Ballonhülle durch den Regen und Schnee auf die Navigierung noch keine ausreichenden Erfahrungen vor, wenn auch der zerstörte Zeppelin in der Nacht während seiner Fahrt nach Echterdingen starkem Regen ausgesetzt war, und denselben überwand. Ebenso aber ist noch nicht erprobt, ob die Aenderungen, welche Zeppelin an dem aptierten neuen Ballon gegen die Gefahr elektrischer Entladungen traf, eine Garantie gegen dieselben bieten.

Wenn Geheimrath Busley in seinem jüngsten Bericht über die Veranstaltungen der Freiballonwoche im Berliner Verein für Luftschiffahrt als die Zwecke der in ihr stattgehabten und ähnlicher Wettfahrten bezeichnete, dass sie Ballonführer für den Kriegsfall heranbilden sollten, die fähig sein sollten aus belagerten Festungen an die Armee Befehle (d. h. Meldungen etc.) bringen zu können, weil dazu weniger Offiziere zur Verfügung sein würden, und dass es daher sehr wünschenswert sei, dass auch zahlreiche Führer vom Civil herangebildet würden, so ist dazu zu bemerken, dass als das beste Verbindungsmittel der Festungen mit der Aussenwelt und somit mit dem Heere bis jetzt die in ihnen stationierten Brieftauben gelten, da sie von den Witterungsverhältnissen weit weniger abhängig als Ballons, nicht leicht herabzuschliessen wie diese, und überdies in entsprechender Anzahl vorhanden sind, während der einmal bei günstigem Winde entsandte Freiballon der Gefahr des Herabgeschossenwerdens ausgesetzt ist, und es ist fraglich, ob er auch wieder in die Festung zur Aufrechterhaltung der Verbindung zurückzukehren vermag. Ueberdies ist es nicht ausgeschlossen, dass die Fesselballons der Festungen oder andere Aufgabestationen derselben mit der Zeit durch Funkspruch mit der Aussenwelt in Verbindung treten können.

Was ferner die Sportszwecke der Freiballonfahrten betrifft, die den männlichen Mut und Entschlossenheit, wie Busley bemerkt, unter Gefahren herausforderten, so werden diese Eigenschaften heut bekanntlich bereits in den mannigfachsten anderen Richtungen durch Wett- und Jagdrennen, die Jagd auf gefährliches Wild, den Segel- und Ruder-, Automobil- und Radfahrsport etc. kultiviert, so dass es einer Steigerung in dieser Hinsicht nicht bedarf. Weit mehr beansprucht die Förderung wissenschaftlicher Zwecke, wie meteorologische Beobachtungen und solche des Erdmagnetismus in hohen Regionen, sowie Verteilung der beiden Elektrizitäten, photographische Aufnahmen unbekannter Landstriche etc. Beachtung. Allein auch für diese Zwecke ist der lenkbare Ballon das zweckmässigere und sichere Mittel. Wenn sich daher, wie es den Anschein gewinnt, die Motorballonbau-Industrie nach der Abnahme der Zeppelins 1 und 2 durch das Reich dahin entwickelt, dass, falls das Reich nicht den Bau noch weiterer Schiffe verlangt, das Zeppelinsche Luftschiff zum Personen-Verkehrsmittel ausgestaltet und den Wünschen und Anträgen von Städten, die bereits über Hafenhallen oder Landungsplätze und über die Erwerbung von Luftschiffen verhandelten, genügt wird, so dürfte die Verwendung der Freiballons mit der Zeit

mehr und mehr in den Hintergrund treten. Der Bau einer Motorluftschifflotte aber für militärische Zwecke, etwa im Sinne Martins, kann für absehbare Zeit als ausgeschlossen gelten. Das deutsche Kriegsministerium dürfte voraussichtlich die abgenommenen Luftschiffe betreffs ihrer militärischen Verwendung zu Rekognoszierungsweinfahrten und auch bei den grossen Manövern, sowie auch in Sprengkörperwurfversuchen erproben, und danach seine weitere Entscheidung treffen.

Das griechische Feuer.

Dem preussischen Kriegsministerium hat ein Berliner Ingenieur eine Nachbildung des „griechischen Feuers“ eingereicht, und liegt dieselbe dort zur Beurteilung vor. In unsrer an weit mächtiger wirkenden Zerstörungsmitteln reichen Zeit erscheint jedoch das griechische Feuer nicht bestimmt, von neuem eine Rolle zu spielen, geschweige denn eine solche von der Bedeutung wie im Mittelalter im Orient, und zwar selbst gegen Kriegsschiffe nicht, da diese heut bis unter die Wasserlinie, wenn auch nicht an der ganzen Schiffswand, gepanzert sind und auch ihr Deck eine zwar nur schwache Panzerung besitzt. Wohl vermöchte das griechische Feuer auch heut noch unter der Wasserlinie, da, wo die Schiffe ungepanzert sind, zu wirken, da seine charakteristische Eigenschaft darin besteht, dass es unter dem Wasser fortbrennt. Allein wir besitzen im Torpedo der Schlachtschiffe und den ihn verfeuernden Unterseebooten ein weit mächtiger und sicherer wirkendes Zerstörungsmittel. Für den Landkrieg aber verfügen wir in den Granaten und Brandraketen über einen sehr weittragenden Brandzerzeuger. Jedoch auch im Seekrieg bei Brandern einer Brandflottille verwandt, wie sie die englische Flotte 1588 gegen die „Armada“ mit grossem Erfolge anwandte, bietet das griechische Feuer keine Aussicht mehr auf Erfolg, da die starke weittragende Geschützarmierung und die Torpedos der heutigen Kriegsschiffe die Brandern bei ihrer Annäherung rechtzeitig zu vernichten gestatten.

Neuerdings wird angenommen, dass das alte griechische Feuer aus einer Mischung von Schwefel, Steinsalz, Harz, Asphalt und gebranntem Kalk bestanden hat. Die Zusammensetzung seiner von Ingenieur C. Fiedler gemachten Wiederfindung wird geheim gehalten, und nur bekannt, dass das griechische Feuer Fiedlers sich hellodernd entzündet, wenn es mit Wasser in Berührung kommt, wobei sich starker, nach Petroleum riechender Rauch entwickelt. Mittels Druck ins Wasser geschleudert, würde diese Flüssigkeit die Wasseroberfläche brennend machen,

und wie man glaubt, eine Waffe in der Hand von Hafen- und Küstenbefestigungen sein. Da jedoch derartige Befestigungen durch Fernfeuer auf viele Kilometer, selbst eine Meile Entfernung angegriffen werden, so würde das neue griechische Feuer höchstens dann gegen einen Nahangriff zur Verwendung gelangen können, wenn die Geschütz- und Torpedoverteidigung erschöpft ist und völlig versagt.

Das griechische Feuer gelangte bereits im frühen Mittelalter, namentlich unter den griechischen Kaisern, zur Verwendung und schon unter Konstantin IV. Pogonatus (671—78) sowie unter Leo III. (717) machten die Griechen nachweislich wirksamen Gebrauch vom griechischen Feuer gegenüber den Angriffen der Sarazenen auf Konstantinopel, indem sie ihnen damit viele Schiffe verbrannten und Leute töteten. Ein Brief Kaiser Konstantins Porphyrogenetos vom Jahr 949 bestätigt, dass die Griechen auch unter Konstantin d. Gr. das griechische Feuer gekannt haben, und bei der ersten Belagerung von Rhodus unter Mahomed II. (1480) scheint dasselbe bei der Verteidigung seines Hafens durch die Rhodenser Ritter gegen die wiederholten Angriffe der türkischen Flotte, auf den Brandern der ersteren, zu sehr erfolgreicher Verwendung gelangt zu sein, und auch die Sarazenen benutzten es gegen die Kreuzfahrer.

Bei den Griechen war das griechische Feuer Staatsgeheimnis und authentische Aufzeichnungen über seine Zusammensetzung sind nicht erhalten. Man nimmt an, dass verschiedene Mittel unter seinem Namen gebraucht wurden, und zwar Naphtha oder ein Gemenge von Pech und Naphtha mit Schwefel und Salpeter, oder eine ähnliche Substanz wie der Feuerwerkskörper des „Kaltgeschmolzenzeugs“, eine Mischung der Pulverbestandteile mit Kolophonium oder einem ähnlichen Harz. Der Gebrauch des griechischen Feuers war ein sehr verschiedener, denn es wurde entweder in irdenen oder eisernen Gefässen mittelst Wurfmachine brennend auf den Feind geschleudert, oder an Pfeilen befestigt verfeuert, oder durch Spritzen auf die feindlichen Schiffe gepumpt, oder in kleinen Röhren brennend auf den Gegner geworfen. Allmählich entwickelte sich aus ihm das Schiesspulver und damit geriet es als Kampfmittel in Vergessenheit, wurde jedoch bei Wasserfeuerwerkskörpern verwandt, und wie erinnerlich wurde dem deutschen Kaiser vor einigen Jahren ein derartiges Feuerwerk auf einem schlesischen Landsitz vorgeführt. Vielleicht enthält das dem preussischen Kriegsministerium vorliegende „griechische Feuer“ Bestandteile, die zur Füllung der Brisanzlanggranaten der Schlachtschiffe mit einer stark brennenden Flüssigkeit, wie Naphtha, Petroleum oder Oel,