

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

Band: 54=74 (1908)

Heft: 50

Artikel: Das neueste französische Motorluftschiff

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-98734>

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>

gem Wachstum begriffenen englischen Flotte, deren Personal heut bereits 128,000 Köpfe stark ist, und die zuweilen Mangel an Ersatz in einzelnen Dienstzweigen hat. Ueberdies würde die neue gewaltige, für das Landheer geforderte Summe, auch die weitere Verstärkung des eigentlichen Horts Englands und seiner Seegewalt und Weltherrschaft, die der Flotte, erschweren und beeinträchtigen. Die Hauptsache aber ist, dass man in England von Alters her wohl kriegerisch aber nicht militärisch gesinnt ist. Man fürchtet mit Recht, dass die Aufstellung eines grossen Landheeres zur allgemeinen Dienstpflicht führen werde, für die sich der englische Bürger zu gut erachtet, und glaubt überdies noch an das alte Gespenst, dass die Aufstellung eines grossen Landheeres der Tod der Freiheit, die Verminderung der Macht des Parlaments, die Vermehrung der Macht der Krone sei. Immerhin ging die Regierung auf die Forderung einer grösseren Bereitschaft gegen die Invasionsgefahr mit dem Hinweis ein, dass der Generalstab Pläne ausarbeite, die es England ermöglichen sollen, zu jeder beliebigen Zeit und an jeden beliebigen Ort die grösstmögliche Truppenmacht zu werfen, während jedoch hauptsächlich die Flotte die Verteidigung der Küsten sichere.

Betreffs der bereits vielfach in der Presse erörterten Invasionsgefahr, die Lord Roberts eingehend bespricht, sei nur bemerkt, dass die Invasion eines deutschen Heeres von, wie er annimmt, 200,000 Mann in allen Fachkreisen mit ganz vereinzelter Ausnahme als ausgeschlossen gilt. Ausführbar wäre höchstens etwa ein vorübergehender durch Nacht oder Nebel begünstigter mit verdeckten Feuern und Lichtern unternommener „Raïd“ von 10,000 bis 15,000 Mann an der vom Goodwin Sand, bei Downs, nördlich Dovers, bis zum Firth of Forth auf einer Strecke von etwa 120 deutschen Meilen zugänglichen britischen Ostküste. Ein solcher aber hätte ausser Contributionserhebung und vorübergehender Panikerregung keine nachhaltige Wirkung, und bedürfte des besonderen Glücks seiner Mannschaft, um unversehrt wieder an die deutsche Küste zurückkehren zu können. Die Invasion einer Landungsarmee von 200,000 Mann aber in England wäre nur dann möglich, wenn die deutsche Flotte die englische völlig geschlagen hat und die Nordsee beherrscht, wozu bei der fast dreifachen Uebermacht jener keine Aussicht vorhanden ist. Selbst wenn ein grosser Teil der englischen Flotte beim Kriegsausbruch sich in auswärtigen Gewässern befände, und verspätet in den heimischen Gewässern einträte, würde das gründliche Abrechnen mit ihm unerlässlich sein, um Sicherheit für den unent-

behrlichen Nachschub des Invasionsheeres zu gewinnen. Selbst ein rascher Vormarsch auf London braucht heute England, das über eine stehende Armee von 145,000 Mann und bis jetzt etwa 200,000 Mann Territorialarmee verfügt, noch nicht (wie dies zur Zeit des Invasionsplans Napoléons 1805 galt) zum sofortigen Friedensschluss zu nötigen, so lange seine Flotte dem Invasionsheer die Verbindung mit der Heimat und damit die Lebensader unterbindet. Die deutsche Nordseeküste hat nur 4 Stellen, an denen eine Invasionsflotte und ihre Begleitflotte sich sammeln und auslaufen könnte, und zwar die in ihrer Fahrtrinne nur schmalen Mündungen der Elbe, Weser, Jahde und Ems. Der Weg um Kap Skagen ist zu weit, und würde zu erheblicher Trennung der Flotte führen. Allein auch den erwähnten 4 Stellen gegenüber ist mit Sicherheit anzunehmen, dass die englische Flotte rechtzeitig vor ihnen erscheint, den Kampf mit grosser Ueberlegenheit aufnimmt, und die Fahrt der Transportgeschwader verbindert. Eine heimliche Versammlung von 200,000 Mann und einer Transportflotte von etwa 270 Dampfern an der deutschen Nordseeküste aber, wie sie Lord Roberts annimmt, ist, selbst ohne Einziehung der Reserven und förmliche Mobilmachung, beim heutigen Stand des Nachrichtenwesens und der Telegraphie völlig ausgeschlossen, und daher auch eine überraschende Landung eines derartigen Heeres an Englands Ostküste. Die von Lord Roberts geforderte Verstärkung des englischen Heeres aber hätte als mitwirkend auf dem Continent und zwar in dem zunächstliegenden Kriegsfall als Hilfstruppe keine zu grosse Bedeutung. Denn wie schon dargelegt, erschiene das Heer zu spät, um an den Entscheidungen an Mosel und Maas teilzunehmen.

Das neueste französische Motorluftschiff.

Das neueste französische Luftschiff, der „Bayard-Clément“, ist, wie jetzt bekannt wird, nach dem Vorbild der „Ville de Paris“ in den Werken Surcoufs zu Sartrouville bei Paris erbaut, aus denen bereits die „Ville de Paris“ hervorging. Die Ville de Paris wurde sowohl durch ihre gelungene Fahrt Paris-Verdun, wie auch dadurch bekannt, dass sie im Gegensatz zu der bisher üblichen eine sehr grosse, annähernd 6 Mtr. messende Schraube besitzt, die sich aber nur mit etwa 500 Umdrehungen in der Minute bewegt, trotzdem aber eine sehr gute Geschwindigkeit ergibt. Getrieben wird sie durch einen verhältnismässig schwachen deutschen Argusmotor von kaum 70 PS. Das Luftschiff unternahm

am 29. November einen gelungenen Aufstieg über dem Maastal, manövrierte 1½ Stunden und nahm dann in Höhe von 1000 bis 1200 m eine 2stündige Recognoszierung des Lagers von Verdun vor, erlitt jedoch unlängst über der Festung Verdun, der es zugeteilt ist, einen Unfall. Als dasselbe bei einem Aufstieg über der Kathedrale schwebte, bemerkte man, dass sich eine leichte Rauchwolke aus der Gondel erhob, und das Fahrzeug zu sinken begann. Bei Thiersville musste alsdann seine Landung erfolgen. Die Ursache des Unfalls war das Versagen des Motors. Bei dem heftigen Aufstossen bei der Landung zerbrachen die Gondel und die Verbindungsachse. Im Dunkel der Nacht wurde der Ballon mit Hilfe eines Bataillons Genietruppen über die Felder nach der Schutzhalle ohne Zwischenfall zurückgeschafft. Im übrigen hat sich das Luftschiff gut bewährt und ihm ist der Bayard-Clément in verbesserter Form nachgebildet. Die Franzosen rechnen ihn, wie sein Vorbild, zur gänzlich unstarren Bauart, die sich, besonders nach den Erfolgen des „Parseval“ bei Berlin, steigender Beliebtheit erfreut. Der 3500 Raummeter fassende Gasraum ist auf keinerlei starrem Grundflächengerüst — das charakteristische Zeichen des halbstarren Systems — befestigt, und enthält nicht einen einzigen festen Teil. Auch die beim Parsevalschiff aus stoffbespanntem Stahlrohrrahmen bestehenden Stabilisationsflächen sind beim Bayard-Clément unstarr. Es trägt sein cylindrisch auslaufendes Ende des Gasraums etwa 10 m lange, kegelförmige Auswüchse. Sie stehen mit dem Gasraum in unmittelbarer Verbindung, werden von ihm mit Gas gefüllt und vom Luftsack (Ballonet) wie er, unter Druck, also starr erhalten. Nun enthält ein jeder Kegel wieder so viel Gas, dass dessen Auftrieb die Schwere der Kegelflächen trägt. Diese sind also gewichtslos, und belasten die Hülle nicht. Auch ist die Gefahr vermieden, dass ein Bruch des Rahmens, wie beim „Parseval“ im September, den Gasraum verletzt, und das Luftschiff zu unfreiwilligem Abstieg zwingt. Bei der „Ville de Paris“ ist diese Anordnung röhren- nicht kegelförmig, was grösseren Luftwiderstand ergibt, denn beim „Bayard“ liegen die Kegelspitzen in der Fahrtrichtung nach vorn. Ueberhaupt besitzt das Surcoufsche Luftschiff eine sehr günstige schlanke Form, ähnlich dem neuen italienischen Militärballon.

Sein Durchmesser beträgt 10,5 Mtr., die Oberfläche 1500 Geviertmeter. Der Versuch, die Schwierigkeit der Anbringung des Steuerda, wo es hingehört, nämlich an der Hülle, bei diesem unstarren Schiff zu umgehen, war nicht so glücklich, wie bei den Stabilisationsflächen. Man hat gegenüber der „Ville de Paris“ darin

nichts verbessert. Es hängt nämlich an einer sehr sinnreich konstruierten Takelage, ohne jeden starren Teil, unter dem Gasraum die 28 m lange Gondel, die aus leichtem zusammenlegbarem Stahlrohrgerüst gefertigt, und teils mit Seide, teils mit Aluminiumblech umkleidet ist. Letzteres da, wo Motor, Führer und Mitfahrer untergebracht sind. Für den Feldgebrauch bedeutet eine so lange, schwer fortschaffbare, oder nur mit Zeitaufwand zusammensetzbare Gondel einen Nachteil, gegen den sich Parsevals kurze, unzerlegt auf einem Wagen zu befördernde Gondel vorteilhaft abhebt. Allerdings musste Parseval das Steuer, das unten nicht herstellbar ist, am Gasraum selbst anbringen, während Surcouf dazu das äusserste Ende der Gondel benutzt, eine recht brauchbare Stelle, wie die Versuche erwiesen. Die Gondel birgt den gesamten übrigen mechanischen Teil, der bei dem neuen Schiff erstklassig durchgebildet ist: Am vordersten Ende, entgegengesetzt dem Steuer, die fünfmetrige hölzerne Schraube, dahinter die Höhensteuer, in der Mitte den 120 pferdigen Bayardmotor, mit einem Benzinhälter für 450 Liter, d. i. für 10 stündige Fahrt. Dass der Parseval in mancher Hinsicht vorbildlich gewesen ist, geht daraus hervor, dass ein doppelter Gassack in den Gasraum eingebaut wurde, mit der Absicht, ihn zum Heben oder Senken der Luftschiffspitze zu benutzen. Der „Bayard-Clément“ verfügt über etwa 1000 kg Nutzauftrieb, und unternahm seine erste Versuchsfahrt mit 6 Personen unter Kappferers Führung über die Dächer von Paris — Nach dieser unstarren Art sind noch 2 weitere französische Luftschiffe im Bau, eins davon ist für die Heeresverwaltung bestimmt

Eidgenossenschaft.

Entlassungen. Dem Gesuch des Oberstdivisionärs Alfred Gyger um Entlassung vom Kommando der 2. Division wird entsprochen; er wird unter die gemäss Art. 51 der M. O. zur Verfügung des Bundesrates stehenden Offiziere eingereiht.

Oberst Robert Léon in Peseux und Oberst Stiffler Johann Peter in Chur werden, entsprechend ihren Gesuchen, als Kommandanten der Infanterie-Brigade 4 und 16 entlassen und zu den nach Art. 51 der M. O. zur Verfügung des Bundesrates stehenden Offizieren versetzt.

Ernennung. Zum Kommandanten der 2. Division: Oberstdivisionär Wildbolz Eduard in Bern.

Ernennungen. Zu Leutnants der Genietruppen folgende Unteroffiziere:

Diserens Eduard in St. Gallen; Amberg Emil in Zürich; Forrer Karl in Zürich; Tobler Werner in Zürich; Mugglin Gustav in Zürich; Stirnemann Erwin in Gränichen; Rüetschi Emil in Bern; Peter Felix in Aarberg; Täuber Armand in Zürich; Bütikofer Ernst in Wiedlisbach; Jonneret Albert in Nyon; Högger Max in St. Gallen; Peter Heinrich in Bern; Schild