

Wiedersehen mit Graf Zeppelin

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **45 (1969-1970)**

Heft 10

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-706211>

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.

Marinekorps:

Gesamtstärke: 30 000 Mann; 2 Div.

Luftwaffe:

Gesamtstärke: 23 000 Mann; 215 Kampfflugzeuge.

Paramilitärische Kräfte:

Eine Miliz von 2 Millionen Mann wird aufgebaut.

Südvietnam

Bevölkerung: 17,5 Millionen. Dienstpflicht: mindestens 3 Jahre. Gesamtstärke der regulären Streitkräfte: 472 500 Mann. Paramilitärische Kräfte: 573 500 Mann. Nationaleinkommen 1968: 2,5 Milliarden \$. Verteidigungsausgaben 1969: 715,5 Millionen \$ (ohne die US-Hilfe).

Heer:

Gesamtstärke: 420 500 Mann; 10 Inf Div, 1 Luftlande-Div, 20 Ranger-Bat, 1 Spezialtruppen-Abt, 26 Art Bat, 35 Pz- und SchüPz Abt.

Marine:

Gesamtstärke: 31 000 Mann (inkl. 9500 Marines und Dschunkenpersonal); 56 Schiffe; Streitmacht von 360 mot Dschunken.

Luftwaffe:

Gesamtstärke: 21 000 Mann; 125 Kampfflugzeuge, 75 Transporter und 180 Leichtflugzeuge und Helikopter.

Paramilitärische Kräfte:

Regionalkräfte: 218 000 Mann; Volkskampfgruppen: 173 000 Mann; andere militärische Gruppen: 182 500 Mann; Polizeikräfte: 20 000 Mann.

Thailand

Bevölkerung: 34,2 Millionen. Dienstpflicht: 2 Jahre. Gesamtstärke der regulären Streitkräfte: 126 400 Mann. Nationaleinkommen 1968: 5,4 Milliarden \$. Verteidigungsbudget 1968/69: 154 Millionen \$.

Heer:

Gesamtstärke: 85 000 Mann; 3 Inf Div mit je 1 Pz Bat, 1 Flab-Lenk- waffen Btr. 12 000 Mann in Südvietnam.

Marine:

Gesamtstärke: 21 400 Mann, inkl. 6400 Marines; 45 Schiffe und 14 Landungseinheiten.

Luftwaffe:

Gesamtstärke: 20 000 Mann; 115 Kampfflugzeuge.

Paramilitärische Kräfte:

25 000 Mann; Grenzpolizei: 7000 Mann.

Australien

Bevölkerung: 12,25 Millionen. Dienstpflicht: 2 Jahre. Gesamtstärke der regulären Streitkräfte: 87 150 Mann. Nationaleinkommen 1968: 26,8 Milliarden \$. Verteidigungsbudget 1969/70: 1,225 Milliarden \$.

Heer:

Gesamtstärke: 46 700 Mann; 12 Inf Bat, 1 Pz Rgt, 3 Art Rgt, 50 Flugzeuge. Bürgerwehr von 38 000 Mann, eingeteilt in 25 Inf Bat (Reserve).

Marine:

Gesamtstärke: 17 500 Mann; 1 Flugzeugträger, 40 Schiffe. Reserve: 4350 Mann.

Luftwaffe:

Gesamtstärke: 22 950 Mann; 230 Kampfflugzeuge. Reserve: 1000 Mann.

Neuseeland

Bevölkerung: 2,78 Millionen. Dienstpflicht: freiwillig, z. T. selektiv. Gesamtstärke der regulären Streitkräfte: 13 135 Mann. Nationaleinkommen 1968: 5 Milliarden \$. Verteidigungsbudget 1969/70: 98 Millionen \$.

Heer:

Gesamtstärke: 5740 Mann; 1 Inf Bat; 2 Inf Kp und 1 Art Btr in Vietnam. Territorialkräfte: 10 700 Mann.

Marine:

Gesamtstärke: 2920 Mann; 8 Schiffe, 12 Boote kleiner als 100 t. Reserve: 3000 Mann.

Luftwaffe:

Gesamtstärke: 4475 Mann; 33 Kampfflugzeuge.

(Übersetzt aus dem Aerospace International 11—12/1969 von Lt J. Kürsener)

Wiedersehen mit Graf Zeppelin

Schon vor 70 Jahren begann am Bodensee das Jumbo-Zeitalter

Von einem bewegten Erfinderleben kurz berichten zu wollen, ist ebenso schwierig, wie all die Umstände von Erfolg und Misserfolg nach vielen Jahren verstehen zu können. Doch eines ist gewiss: Was vor 60 oder 70 Jahren schon auf dem Gebiet der Technik geschaffen wurde, zählt ebenso zu den Pionierleistungen wie heute das Forschen im Überdimensionalen.

Graf Zeppelin

war, wie so mancher Bahnbrecher und Erfinder, kein Mann vom Fach. Er war, ehe er Luftschiffkonstrukteur wurde, als Reiteroffizier von verwegendem Temperament bekannt. Im Jahre 1898 konnte er, nach Überwindung zahlreicher Schwierigkeiten und Beendigung mühevoller Vorstudien, dank finanzieller Unterstützung durch eine «Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt» mit dem Bau eines ersten Luftschiffes beginnen. Es sollte 128 m lang werden und, bei 11,6 m Durchmesser, den Querschnitt eines regulären 24-Ecks haben. In jeder der beiden Gondeln befand sich ein Daimler-Motor von 16 PS. Die Seitensteuerung bestand aus vier vertikal stehenden Steuerflächen, die ober- und unterhalb der vorderen Spitze sowie am hinteren Ende des zylin-

drischen Schiffskörpers angebracht waren. Die Steuerung in der Vertikalebene wurde durch ein verschiebbares Laufgewicht versucht. Getragen wurde die ganze, mit Betriebsmitteln und Besatzung 10 200 kg schwere Konstruktion von 17 im Innern angebrachten Gasballons.

Am 2. Juli 1900,

also vor 70 Jahren, machte dieses Riesenschiff seine erste Versuchsfahrt. Die Ergebnisse fielen recht gut aus; sie befriedigten allerdings noch nicht in bezug auf Festigkeit und Steuerung. Nach verschiedenen Änderungen wurde am 17. Oktober des gleichen Jahres der zweite und am 20. Oktober der dritte Versuch unternommen, wobei sich die Verbesserungen sehr vielversprechend auswirkten. Doch die Bedenken in Ingenieur- und Aeronautikkreisen waren hierdurch nicht völlig zu beschwichtigen, so dass die Fortsetzung der Versuche wegen Geldmangels lange unterbleiben musste.

Nach und nach konnte sich Graf Zeppelin dennoch durchsetzen.

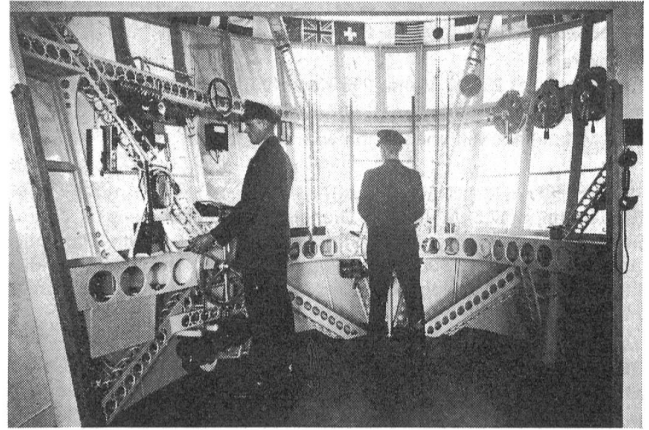
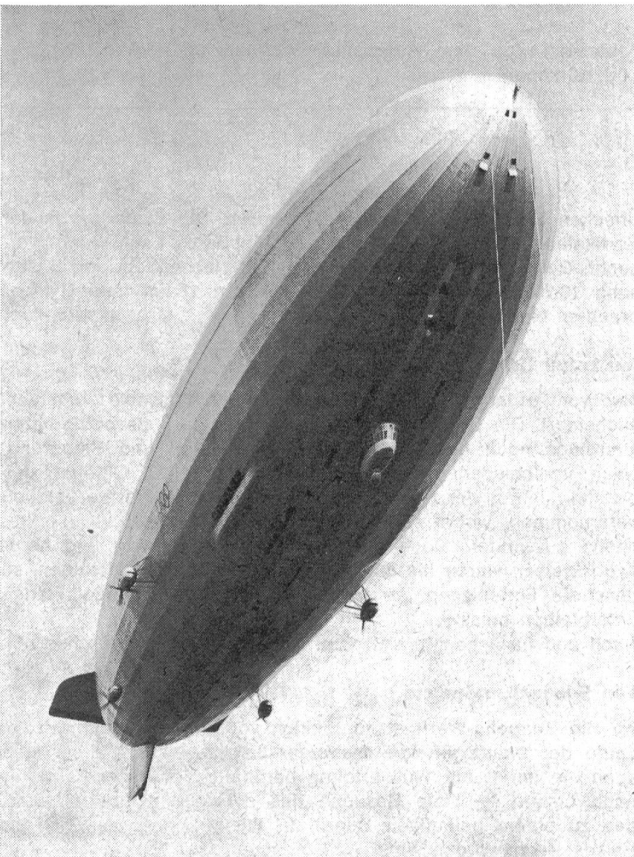
Von Friedrichshafen aus,

wo die Zeppelin-Werft stand, bekam vor allem die Schweiz im Laufe der zwanziger und dreissiger Jahre — erwähnt sei aber auch die am 1. Juli 1908 erfolgte berühmte Schweizer Fahrt bis nach Luzern — viele Besuche des schwebenden Monstrums, das zu einem geläufigen Begriff in Fliegerkreisen — und des Volkes! — geworden war.



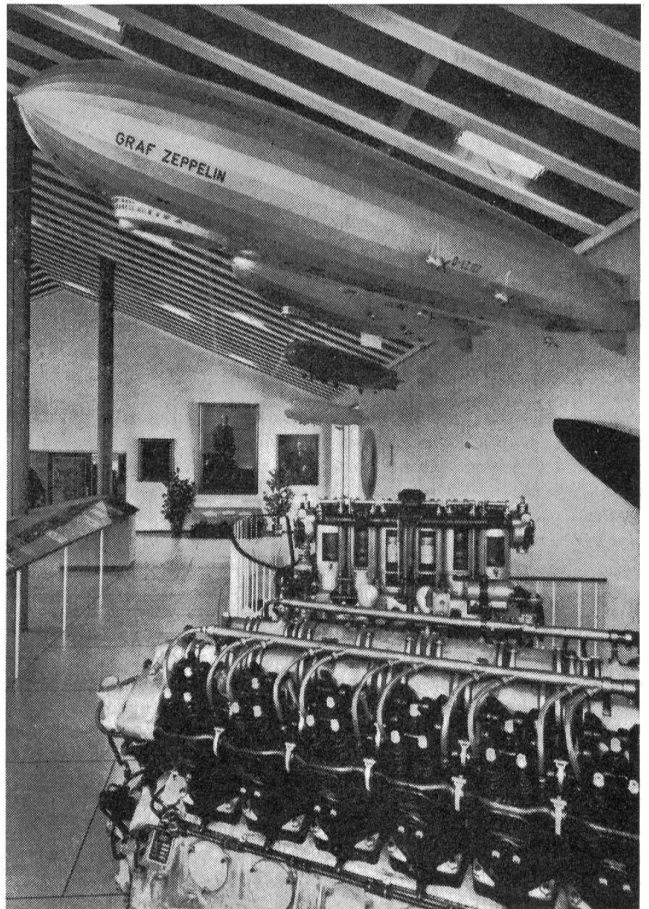
Graf Ferdinand von Zeppelin (geboren am 8. Juli 1838, gestorben am 8. März 1917) hat für die Eroberung des Luftraums sein Vermögen geopfert. Als Luftschiffkonstrukteur war er ein einmaliger Pionier.

LZ 129 «Hindenburg» wurde am 4. März 1936 in Dienst gestellt. Das Luftschiff hatte eine Gesamtlänge von 245 m.



Im «Cockpit» (Steuerstand im Vorderraum der Hauptgondel) von LZ 127. Zur Aufnahme der Gast- und Führerräume sowie der Maschinenanlagen dienten besondere Gondeln, die unterhalb des Schiffskörpers angebracht wurden. In der Mitte das Steuerrad für Seitenruder, links für Höhenruder.

Aber die Zeppeline sind unvergesslich: Im Zeppelin-Museum in Friedrichshafen erinnern viele Modelle, Grossphotos, graphische Darstellungen usw. an die Pionierleistungen eines Grafen Ferdinand von Zeppelin, Dr. Eckener, Dr. Dürr usw., die im Luftschiffbau Grosses geleistet haben und auch vor Misserfolgen nicht zurückschreckten (von 26 Luftschiffen, die Zeppelin bis 1914 baute, wurden mehr als die Hälfte durch Unfälle zerstört).

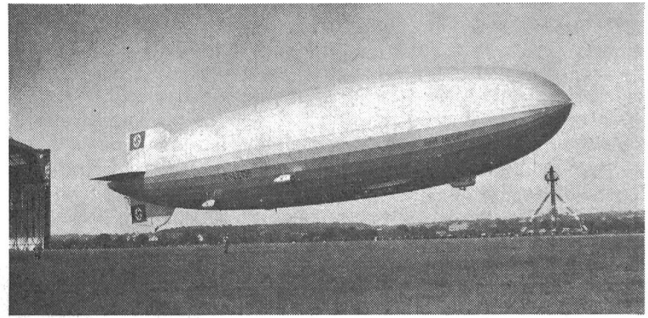


Unsere junge Generation hat den Zeppelin nie am Himmel gesehen. Sie kann es auch nicht verstehen, dass wegen eines solchen «unbeweglichen Ungetüms» unsere Herzen höher schlugen und wir so lange die Hälse reckten, bis das grosse Wunderwerk langsam am Horizont verschwand. Es war noch die Zeit der gemächlichen Fliegerei und des Beschauens der Welt aus der «Vogelperspektive», während heute das ungetüme Düsenflugzeug in grosser Höhe und mit riesiger Geschwindigkeit eine andere Atmosphäre schuf. Dieser jungen Generation wird nun Graf Zeppelin im Museum gezeigt — und für die «Alten» bedeutet er eine köstliche Erinnerung.

Anlässlich des 100. Geburtstages des Grafen Ferdinand von Zeppelin (gestorben am 8. März 1917) am 8. Juli 1938 wurde in Friedrichshafen ein

Zeppelin-Museum

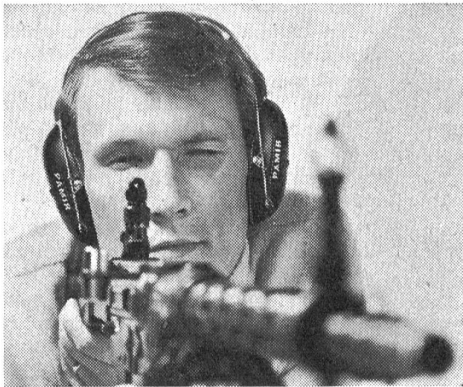
eröffnet. Diese Ausstellung wurde aber 1944 bei einem Luftangriff völlig zerstört. Nach langem Bemühen konnte sie am 6. August 1960 im Beisein der Tochter des Grafen von Zeppelin, Frau Gräfin Hella von Brandenstein-Zeppelin, wieder eröffnet werden. Mitten in der Ausstellung hängt ein 7,5 m langes Modell des in Lakehurst (USA) verunglückten Luftschiffes «Hindenburg». Bei diesem grössten bisher gebauten Luftschiffmodell kann der Besucher über eine Schalttafel die Propeller zum Laufen bringen, die Leitwerke bedienen und die Innenbeleuchtung sowie die Positionslampen einschalten. Weitere Modelle sind von den Luftschiffen LZ 1, LZ 3, LZ 10, LZ 59, ZR III, LZ 127 und LZ 130 ausgestellt.



LZ 130 war der letztgebaute Zeppelin. Die erste Fahrt fand am 14. September 1938, in einer für Deutschland verhängnisvollen Zeit, statt. Das Luftschiff wurde im April 1940 auf Befehl Görings, des damaligen deutschen Luftwaffenchefs, zerstört. Das war das Ende der ruhmreichen Zeppelin-Luftfahrt.

Das neue Zeppelin-Museum ist für jedermann eine sehenswerte Schau; sie vermittelt, ergänzt durch viele Grossphotos, graphische Darstellungen sowie Motoren und Werkstoffe, einen umfassenden Überblick über das Werk des Grafen von Zeppelin, der einer interessanten Epoche in der Luftfahrtgeschichte sein Gepräge gab. Zweifellos: Graf Zeppelin war der Jumbo der Jahrhundertwende!

Tic



PAMIR® der Gehörschutz der Meisterschützen

wird ab Frühjahr 1970 durch die GRD an die Jungschützen-Kursleiter und Jungschützen abgegeben.

Die GRD hat — auf Empfehlung der Sektion für ausserdienstliche Ausbildung und nach harten Prüfungen durch die Abteilung für Sanität — dem PAMIR-Sturmgewehr- und -Karabiner-Gehörschutz* den Vorzug gegeben.

* PAMIR: mit bewährten flachen Schalen, Spezial-Dichtungsringen und Druckausgleichskanälen. Schweizerische Lizenzfabrikation.

WALTER GYR, PAMIR-Gehörschutzgeräte, Hör- und Sprechgarnituren
8908 Hedingen, Telefon (051) 99 53 72, Telex 53 713

Im Biwak, beim Camping, in der abgelegenen Alphütte, fürs Picknick, kurz: überall

Scolari

SCOLARI AG
4552 Derendingen

Qualitäts-Teigwaren

mit
STELLA-Bolognese oder
STELLA-Sugo,
zwei fix-fertigen Saucen
im Glas.

Gebrüder Meier AG, Zürich

Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate
Zypressenstrasse 71, Telefon (051) 25 68 36



Elektromotoren
Transformatoren
Schalt- und Verteilanlagen
Aufzüge

Filialwerkstätten in Bern und Freiburg