

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

träglich, weil die verschiedenen Erfolge auch mit verschiedenen Namen verknüpft sind und bereits eine ganze Reihe von Helden verzeichnet werden kann. Was sie getan haben, kommt somit aus dem Geist, der unsere ganze Flotte beseelt, aus ihrer Lüchigkeit und Gewissenhaftigkeit, und aus einer Friedensarbeit, die so viele Männer von Bedeutung an die richtige Stelle gebracht hat und ihren noch jugendlichen Hauptern das frische Lorbeerreis sichern konnte, denn nicht nur auf dem Wasser und über der Meeresoberfläche entwickelten unsere Marineure eine fieberhafte Tätigkeit, sondern auch in der Luft legten sie Proben hervorragenden Könnens ab.

\* \* \*

Die Entwicklung unseres Marineflugwesens als bekannt voraussetzend, da ihr bereits im ersten Band (vergleiche Seite 228) ein eigenes Kapitel gewidmet war, bedarf es zum vollen Verständnis der so wechselvollen Phasen des nun rege einsetzenden Luftkrieges über der Adria, einer kurzen Schilderung des italienischen Luftschiffwesens, weil es viel älter, ausgereifter und kriegsbereiter als das unsere war. Daß der Luftkrieg trotzdem so ungünstig für unseren welschen Feind endete, wurzelt vermutlich in dem grundverschiedenen Charakter der beiderseitigen Flugzeugbemannungen; denn auf technischem Gebiet bewilligte der italienische Staat im Gegensatz zu unserem ganz außerordentliche Aufwendungen für die Luftflotte.

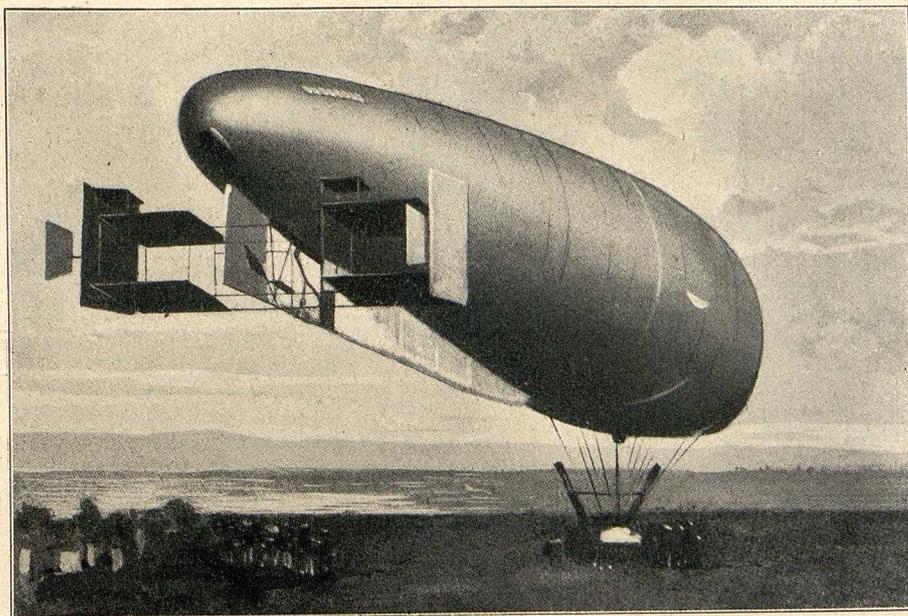
Italien war der erste Staat, der den Wert des Luftfahrzeuges im Kriege praktisch erprobt hatte. Bei dem Feldzug in Tripolis im Jahre 1912 benutzten die Italiener dort sowohl Lenkballone als auch Flugzeuge, doch waren die Ergebnisse, die man seinerzeit mit dieser neuesten Kriegswaffe erzielte, keine glänzenden zu nennen.

Abgesehen von einigen unwichtigen Schöpfungen italienischer Ingenieure, hatte sich Italien beim Bezug von Flugzeugen hauptsächlich auf Deutschland und Frankreich gestützt. Von Deutschland übernahm man die vor drei Jahren als sehr leistungsfähig angesehenen Parseval-Ballons, und Frankreich lieferte die Flugzeuge für das italienische Heer und gab, als die Industrie in Italien ernsthaft mit dem Bau von Flugmaschinen begann, immer wieder neue Anregungen und Richtlinien für die Weiterentwicklung dieser Waffe. Wie fast das ganze Ausland, so hat sich auch Italien der Einführung von Starrluftschiffen in das Heer gegenüber ablehnend verhalten. Die Luftschifftruppen, deren Kommando sich in Rom befindet, hielten die Verwendung von mittelgroßen halbstarren Ballons für praktischer, als die der deutschen Starrluftschiffe. So wurden denn in den Jahren 1913 und 1914 in Deutschland zwei Parseval-Luftschiffe bestellt, die 10 000 und 9000 Kubikmeter Inhalt besaßen und die zunächst den Grundstock für die gegenwärtige Luftflotte Italiens abgaben. Nach dem Muster der Parseval-Luftschiffe entstanden „M 2“ und „P 5“, die in Italien erbaut und mit italienischen Motoren ausgerüstet worden waren. Die vier älteren Luftschiffe, die in den Jahren 1907 bis 1912 entstanden, und

deren Größen zwischen 4200 bis 4500 Raummeter Inhalt schwankte, zählen heute infolge ihrer veralteten Bauart und ihrer geringen Geschwindigkeit als Kampfwaffe nicht mit.

Die Bezeichnungen der italienischen Luftschiffstypen mit „P“, „M“ und „G“ bedeuten Größenverschiedenheiten. Seit dem Jahre 1911 werden nämlich die italienischen Luftschiffe in drei Klassen eingeteilt und zwar in 1. P — Piccololuftschiffe (kleine Klasse bis 4000 Kubikmeter), 2. M — Medioluftschiffe (mittlere Klasse bis 12 000 Kubikmeter) und 3. G — Grandeluftschiffe (große Klasse bis 29 000 Kubikmeter). Die Luftschiffe sind mit kombinierter Höhen- und Seitensteuerung ausgerüstet. Die Hülle ist durch senkrechte Schotten in sieben einzelne Teile geteilt, um bei Verletzungen der Hülle die gänzliche Entweichung des Gases auf einmal zu verhindern.

Die P-Luftschiffe haben eine Länge von 62 Metern, einen Durchmesser von 11,6 Metern und sind mit einem Motor von 120 Pff. Clement Bayard ausgerüstet. Ihre



Das italienische Luftschiff „Città di Ferrara“.

Geschwindigkeit beträgt rund 50 Kilometer in der Stunde, ihr Gewicht 2500 Kilogramm, und die Nutzlast 1100 Kilogramm. Die Größe der P-Luftschiffe schwankt zwischen 3500 und 4000 Kubikmetern.

Die M-Luftschiffe z. B. „Volta“ von 83 Meter Länge sind mit Fiat-Motoren von je 100 Pff. ausgerüstet. Ihre Geschwindigkeit soll angeblich 70 Kilometer stündlich betragen.

Die zwei G-Luftschiffe haben bis 20 000 Kubikmeter Inhalt, und vier Motoren nach dem System Fiat zu je 100 Pff. „P I“ und „P II“ waren bereits in Tripolis ohne sichtbaren Erfolg tätig. Die italienischen Luftschiffstationen sind Mestre bei Venedig, Verona, Mailand, Bracciano, Brindisi und Larent.

Die ersten Flüge dieser Flugschiffe erzielten berechtigtes Aufsehen, doch wie bei so vielen technischen Errungenschaften, die italienischen Ingenieuren ihre Konstruktion verdanken, hörte man lange Zeit nichts mehr von ihnen nach diesem ersten Versuch. Es wurde aber weiter experimentiert, da zu den Geldern, die die Regierung bewilligte, noch eine nationale Flugspende von über 2,5 Millionen Lire hinzukam. Eine scharfe, rücksichtslos einsetzende Kritik machte sich geltend, durch die eine Reihe talentierter Konstrukteure sich