

NDB-Artikel

Parseval, Franz *August* Ferdinand Max von Luftschiffkonstrukteur, * 5.2.1861 Frankenthal (Pfalz), † 22.2.1942 Berlin. (evangelisch)

Genealogie

Aus ursprüngl. franz. Adelsfam.;

V →Joseph (1825–87), bayer. Reg.rat, S d. →Ferdinand (1791–1854), aus Metz, Rittmeister in e. Ulanen-Rgt., bayer. Gen.major (s. L), u. d. Fanny Gfn. O'Hegerty (1797–1881, kath.), aus Dublin;

M Marie (1840–1918), T d. →August v. Schaden (1814–52), Dr. phil., Prof. in Erlangen, u. d. Karoline Thiersch (1821–80);

Ur-Gvv |Philibert Maria Caesar (1765 ?-1796), franz. Hptm.;

Ur-Gvm →Friedrich Wilhelm Thiersch (1784–1860), Philol. u. Päd., 1848 Präs. d. Bayer. Ak. d. Wiss. (s. ADB 38);

Ov →Max (1832–1902), bayer. Gen.major, →Otto (1827–1901), bayer. Gen. d. Inf., →Ferdinand (1829–1919), bayer. Gen.major; *Schwager* →Heinrich v. Schaden (1845–92), preuß. Justizrat;

Schw Leonie (* 1863, ♂ →Max Frey, 1852–1932, o. Prof. d. Physiol. in Würzburg. s. NDB V);

- ♂ Augsburg 1901 Georgette Hoen (* 1862), aus Nanterre b. Paris;

1 T Helene (* 1902, ♂ Handrik van Meurs, niederl. Assessor).

Leben

P. besuchte 1873-78 die Pagenschule in München und begann anschließend eine Offizierslaufbahn als Fähnrich im 3. Bayer. Infanterieregiment in Augsburg. Sehr interessiert an der im Entstehen begriffenen Flugtechnik, publizierte er 1889 ein Buch über die „Mechanik des Vogelfluges“. In der Folge befaßte er sich mit der Entwicklung von Luftschiffen, die vom Heißluftballon abgeleitet waren. Anders als →Ferdinand v. Zeppelin (1838–1917) setzte P. auf das sog. Prallluftschiff, das nur durch den Druck des die Hülle füllenden Gases (damals Wasserstoff) in Form gehalten wurde und kein Stützgerüst besaß. Zum Ausgleich von Druckschwankungen ohne Verlust der aerodynamischen Form benötigte dieser Luftschiffstyp sog. „Ballonetten“ in Form von in die Hülle eingebauten Säcken mit komprimierter Luft, was bereits 1783 vorgeschlagen worden war. Zusammen mit seinem Offizierskollegen →Hans Bartsch v.

Sigsfeld (1861–1902) konstruierte P. 1897 den „Drachenballon“. der mit einem Seil am Boden verankert wurde und bereits lagestabilisiert war (also kein üblicher Fesselballon). Im selben Jahr gründeten beide zusammen mit dem Augsburger Maschinenfabrikanten →August Riedinger (1845–1919) die „Ballonfabrik Riedinger“, die sich zu einem Zentrum der deutschen Ballonindustrie entwickelte und bis 1919 bestand. 1901 vom Militärdienst beurlaubt, begann P. mit der Entwicklung eines lenkbaren Luftschiffs ohne starres Gerüst, das im Entwurf 1902 vorlag und 1906 fertiggestellt wurde. 48 m lang, mit einem Durchmesser von 8,5 m und einem Volumen von 2300 m³ wurde es von einem 85 PS Daimler-Motor angetrieben. Man konnte maximal 1000 m aufsteigen und sich mit knapp 50 km/h bewegen. Nach der ersten Testfahrt in Berlin-Tegel wurde die „Motor-Luftschiff-Studiengesellschaft“ in Berlin gegründet, die P.s weitere Arbeiten unterstützte und seine Luftschiffe bzw. die Patentrechte ankaupte. 1908 entstand als Tochterunternehmen die „Luft-Fahrzeug-Gesellschaft“, deren technischer Direktor P., 1907 als Major in den einstweiligen Ruhestand versetzt, wurde. Das Militär interessierte sich für P.s Luftschiffe, da diese relativ leicht und überdies nach einer Landung bequem transportabel waren. Die „Parseval-Luftschiffe“ (PL) entwickelten sich vom einmotorigen Versuchsluftschiff bis zum „PL 27“ von 1916, dessen Länge 160 m betrug und das von vier Maybach-Motoren mit je 240 PS angetrieben wurde.

Die Parseval-Luftschiffe erlangten nie den Bekanntheitsgrad der Zeppeline, erwiesen sich aber als relativ sichere Luftfahrzeuge und werden bis heute gebaut. P. konnte einige seiner Modelle ins Ausland verkaufen, u. a. auch nach England, von wo aus diese Technologie nach den USA gelangte. Die Reifenfirma „Goodyear“ (die auch Starrluftschiffe des Typs Zeppelin herstellte) fertigte Hunderte von „Blimps“, wie die Prallluftschiffe nun international benannt wurden.

Seit 1908 war P. Dozent, 1910-36 Professor für Luftschiffahrt und Luftfahrzeuge an der TH Berlin-Charlottenburg. Als nach dem 1. Weltkrieg in Deutschland der Bau von Luftschiffen und Flugzeugen verboten wurde, konnte P. nur noch unterrichtend tätig sein. |

Auszeichnungen

Dr. Ing. E. h. (TH München);

Dr. phil. h. c. (Erlangen);

Lilienthal-Denkmünze (1941);

Ehrensensator d. TH Berlin-Charlottenburg.

Werke

Motorballon u. Flugmaschine, 1908. |

Nachlass

Nachlaß: BA, Militärarchiv, Freiburg (Br.).

Literatur

Luftfahrt 25, 1941, H. 3, S. 41 f. (P);

W. Hoff, in: FF 18, 1942, S. 123;

R. v. Kehler. in: VDI Ztg. 86, 1942, S. 336;

Augsburger Stadtlex., 1985, ²1998;

Klugrevue 1987, H. 2, S. 91 (P);

Aviatik, Dt. Fluggesch. 1, 1990, H. 3, S. 4-10 (P);

H. Richter, in: Gedenktage d. Mitteldt. Raumes, 1992, S. 47-49;

FAZ v. 26.2.1992;

Pogg. V – VII a. – *Zu Ferdinand*: B. Ph. Schröder, Die Generalität d. dt. Mittelstaaten 1815-1870, 1984, S. 363, Nr. 343

Autor

Claus Priesner

Empfohlene Zitierweise

, „Parseval, August von“, in: Neue Deutsche Biographie 20 (2001), S. 75-76 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
