

Original:Zentrales Staatsarchiv Potsdam Bestand:AAA Nr.37973 Bl.11

Transkription Otto-Lilienthal-Museum

Inhalt: Lösung des Flugproblems, für den persönlichen oder Kunstflug des Menschen, durch die Erfindung der Flügelschläge, - unter gleichzeitiger Anwendung eines kleinen Ballons. - Fabrikpreis anfangs 3000 Mk. - Kapital zur patentmäßigen Ausführung 5000 Mk. (Armbetrieb und Motorbetrieb.) - Gewinn durch Patentverkauf allein 60, - 80,000 Mk. und mehr
Ausführung innerhalb 5 Monaten. Eventuell Selbstbetrieb.

p.p.

Mit Nachstehendem soll der Versuch gemacht werden, Finanz- oder Fabrikantenkreise für die Ausführung einer hochrentablen flugtechnischen Erfindung zu gewinnen. Es handelt sich um die Erfindung eines Flugapparates, welcher mit Hilfe von Flügelschlägen und durch Zuhilfenahme eines verhältnismäßig kleinen Gasballons, den persönlichen oder Kunstflug des Menschen ermöglicht. Während vor 10 und 5 Jahren noch hauptsächlich Fachschriften über Flugprobleme, Ballonfahrten usw. berichteten, sehen wir heute ein ganz anderes Interesse für die Flugsache vorhanden und finden in allen größeren Journalen und Tageszeitungen häufig lange Berichte über die Fortschritte der Flugtechnik usw. Im großen Publikum ist mit einem Male das Interesse auf das höchste gestiegen. Seitdem man in Frankreich und Deutschland bereits zu erfolgreichen Fahrten, mittels der lenkbaren Ballons gelangt ist.

Zur Lösung des Flugproblems stehen sich bekanntlich, seit Jahren, zwei verschiedene Richtungen gegenüber – nämlich die Aeronautik, welche als Ziel die Lenkbarmachung des Luftballons betreibt – und die Aviatik, welche das mechanische Fliegen mittelst Flugapparates oder Flugmaschine erstrebt. Auf beiden Gebieten sind im Laufe der letzten Jahre nicht nur hunderttausende von Mark, sondern aus dem Gebiete des Ballonwesens Millionen geopfert worden. - Graf Zeppelins Riesenballon kostete allein 1½ Millionen Mark. Von allen Ländern dürfte entschieden Frankreich die größten Mittel für die Lenkbarmachung des Ballons aufgebracht haben, ohne aber bis heute vor einem endgültig abgeschlossenen Resultate zu stehen – da die meisten Versuchsfahrten (Paris, Berlin, Bodensee) immer nur bei schönem Wetter und günstigem Winde unternommen wurden. Die gesamten Erfolge auf dem Gebiete der neueren Ballonfahrt beruhen hauptsächlich auf der Anwendung der Luftschraube und den damit gesammelten Erfahrungen.

Auch auf dem Gebiete der Aviatik ist im Laufe der letzten zwei Jahrzehnte sehr viel gearbeitet worden.

Für Deutschland waren hauptsächlich die Versuche Otto Lilienthals von grundlegender Bedeutung. Er wollte mit allen Mitteln den leichten und mühelosen Segelflug erreichen und fand Nachahmer in verschiedenen Ländern. - Ebenso dem Drachenfluge wurde von verschiedener Seite große Bedeutung beigelegt und dementsprechende Versuche veranstaltet. (In Österreich Krebs Ing., in Amerika Gebr. Wright, in Frankreich Santos Dumont u. Andere). - Aber bei keinem von allen diesen vielfachen und zum Teil sehr kostspieligen Versuchen sehen wir die Grundlage alles Fliegens

– nämlich die Flügelschläge angewendet. So groß nun auch die körperlichen Unterschiede im Bau, Form, und Gewicht bei den einzelnen Flugtieren, wie z.B. den Vögeln, Insekten, Fledermäusen usw. sein mögen, so besitzen doch alle ein grundlegendes Hebe- und Fortbewegungsmittel, nämlich den Flügelschläge.

Ich habe nun seit Jahren die zahlreichen Versuche auf beiden Gebieten, dem der Aeronautik und der Aviatik, genau verfolgt und bin durch meine vergleichenden Studien und den eigenen praktischen Versuchen zu der unumstößlichen Tatsache gelangt, daß ich durch meine Erfindung des Flügelschlages die Grundlage für den persönlichen oder Kunstflug des Menschen geschaffen habe.

Mit dem Flugapparat läßt sich sowohl der Drachen- wie der Schweb- oder Gleitflug erzielen und durch ihn ist auch gleichzeitig eine vollständige Erklärung für den Vogelflug gegeben – er zeigt, daß alle früheren Annahmen, als müßte der Vogel kolossale Muskelkräfte zum Fliegen besitzen, hinfällig sind.

Ich habe mir bereits zwei Apparate erbaut, den ersten 1895 in München – mit 7m 20cm Spannweite, 1m 20cm Flügelbreite, Gewicht 26 kg – Gerippe aus Bambus, Überzug versteift usw. Das Ganze als Erstversuch war zu schwerfällig. - Der zweite, 1900 in Nürnberg gebaut; hatte nur 3m 50cm Spannweite, 1m 20cm Flügelbreite, ist von kräftiger Bauart, leichter als der erste und gibt einen ausgezeichneten Flügelschlag. Er ist grundlegend für alle Verbesserungen. (Der Apparat wurde in der Öffentlichkeit noch nicht vorgeführt.) Es lassen sich mit ihm Flügelschläge von beliebiger Stärke und Schnelligkeit erzielen. Sein Mechanismus ist von einfachster Art und durch die Armkräfte in Bewegung zu setzen. Er kann auch mit Motorkraft ausgestattet werden, in welchem Falle die Dimensionen des Apparates andere werden. Der Motorapparat ermöglicht es, den Insektenflug nachzuahmen usw.

Der Fabrikationsmäßige Herstellungspreis für den mit Armkräfte betriebenen Apparat würde sich bei bester Ausführung inklusive eines sehr kleinen, festsitzenden Entlastungsballons von nur wenigen Metern Länge und Durchmesser (10x3,5 m) auf 2500 bis 3000 Mk. belaufen. Dieser kleine Ballon dient dazu, die Flugfähigkeit zu erleichtern durch Tragen eines bestimmten Gewichtes. Das Übrige, den völligen Hub und die Fortbewegung, besorgen die Flügelschläge.

Lilienthal hat bereits bewiesen, daß schlagende Flügelflächen 9 bis 25 mal mehr Tragkraft besitzen als ruhende Tragflächen. Je stärker und rascher daher der Flügelschlag, desto kleiner kann die Flügelfläche werden. Man ist bei dem Flugapparat viel weniger vom schönen Wetter abhängig, als wie dies bei den großen jetzt existierenden Luftschiffen der Fall ist, welche bisher meist nur bei mäßigem Winde manövierten. Der stärkere und dabei tragende Wind ist für den Apparat, trotz kleinen Ballons, sogar von großem Vorteil. Wir werden hier an die Seevögel erinnert, welche selbst Sturm oft tagelang den Schiffen folgten, ohne dabei eine besondere Ermüdung zu zeigen. Der Apparat bietet gleichzeitig die Grundlage für die beste Flugmaschine, da sich an der Hand desselben durch ein kombiniertes System, Flügelschläge, Luftschraube, Entlastung usw., ein sicherer Weg für die Herstellung einer solchen bietet. Der Gasballon kann durch eine anderweitige Konstruktion ersetzt werden, welche überall eine ständige und raschere Bereitschaft zum Ausstieg gestattet. Die Summe für eine derartige Flugmaschine würde sich im Preise mit den jetzigen kleineren Automobilen gleichstellen.

Für den Betrag eines einzigen Luftschiffes im Wert von 250,000-300,000 Mk. lassen sich über hundert Flugapparate meiner Konstruktion herstellen, wovon jeder ein gefährlicher Gegner eines Luftschiffes werden kann (Lufttorpedos). Der kolossale Wert für Kriegszwecke liegt hiermit klar auf der Hand, denn mit Hilfe des Flugapparates können auch äußerst leicht Rekognoszierungen, aus geführt werden (fliegende Vorposten). Wegen seiner Billigkeit und seines leichten Transportes halber kann er im Kriegsfall jedem einzelnen Regimente und bei der Marine jedem einzelnen Schiffe beigegeben werden. Es lassen sich mit einer 100 bis 200 Mann starken, mit Flugapparat und Munition ausgerüsteten Fliegertruppe nicht nur Luftschiffe bekämpfen, sondern auch eine starke Seeflotte in nicht geringe Verlegenheit bringen, wenn mit einem Male von oben her ein Angriff erfolgt. Fünf bis zehn oder zwanzig Mann Fliegertruppen können gleichzeitig nach ebenso vielen Richtungen ausschwärmen und dadurch ein viel größeres Terrain bestreichen, als wie der Lenkbare. Sie können die Verbindung mit dem Lenkbaren oder dem Sesselballons und dem Armeekommando

herstellen. Eine schwere Havarie eines Lenkbaren kann eventuell 250,000-300,000 Mk. kosten, der Flugapparat kann selbst bei starkem Winde seine Tragfähigkeit aufgrund seiner Flügelflächen beibehalten usw.

Dieselbe hohe Bedeutung und große Ausbreitung, welche das Fahrrad in allen Staaten der Erde erlangt hat, wird der Flugapparat für den Luftverkehr erlangen. Es werden Kunst- und Wettflieger sich heranbilden, welche an Leistung und Meisterschaft den heutigen Kunst-Rad- und Wettfahren in nichts nachstehen. Ein ungeheuer reger Kleinverkehr (Beförderung kleiner Lasten) wird in unserer Atmosphäre herbeigeführt werden. Die kommenden Luftfahrzeuge werden nicht nur für Kriegszwecke, sondern auch für alle möglichen Verkehrszwecke eine neue Epoche in der Geschichte der Verkehrsmittel bilden usw.

Ich stelle nun hiermit meine Gründung kapitalkräftigen Interessenten, Fabrikanten, Ingenieure und sonstigen unternehmungslustigen Geldleuten zur Verfügung. Zur Herstellung des patentfähigen Flugapparates mit Armbetrieb sind 5000 Mk. nötig. Diese Summe müßte vertragsgemäß zur Verfügung gestellt werden und verpflichte ich mich dafür, unter Garantie, den Flugapparat innerhalb 4-5 Monaten fertig zu stellen. - Als Unterlage dient das bereits vorhandene und erprobte Modell in natürlicher Größe.

Da die Erfindung bis zu ihrer endgültigen Vorführung in der Öffentlichkeit – d. h. bis nach erfolgter Patentierung geheim gehalten werden muß, um so einer vorzeitigen Veröffentlichung in Zeitschriften usw. vorzubeugen, so kann ich mich selbstverständlich nur demjenigen Interessenten voll und ganz anvertrauen, welcher sich von vornherein verpflichtet, die Summe von 5000 Mk. zur Ausführung auf alle Fälle zur Verfügung zu stellen. Ich betone dies hier ausdrücklich, um unnötige Korrespondenzen zu vermeiden. Die weitere Behandlung der Sache kann vertragsgemäß festgelegt und nach erfolgter Patentierung kann das Patent an verschiedene Länder verkauft, oder Eigenbetrieb mit Bank- oder Privatmitteln eingerichtet werden. Mit 5000 Mk. sind innerhalb 1 bis 2 Jahren sicher 60,000-80,000 Mk. und mehr durch eventuellen Patentverkauf zu gewinnen. An der Gewinnsumme sind Geldgeber und Erfinder zu gleichen Teilen beteiligt. Mit der Ausführung der Erfindung kann jederzeit am Orte des Geldgebers oder des Erfinders begonnen werden. Der Erfinder ist in voller Rüstigkeit, Anfang der 40er Jahre und wird sich der Sache mit völliger Hingabe widmen. Ich setze bei Übersendung dieses Zirkulars voraus, daß jetzt nach den Erfolgen in Deutschland (Zeppelin) und Frankreich mit den lenkbaren Luftschiffen (September 1907) selbst in Laienkreisen kein Zweifel mehr darüber bestehen dürfte, daß auch die des Flugproblems für den persönlichen oder Kunstflug des Menschen, mittelst Flügelschläge und Ballon, sowie für den Motorflug mittelst Flügelschläge usw. möglich ist. Soll also die deutsche Industrie auf flugtechnischen Gebiete nicht zurückstehen und ihr der Sieg verbleiben, so heißt es rasch und praktisch handeln und hoffe ich daher, daß interessierte Kapitalisten volles Vertrauen zu der Sache gewinnen und dich ihrer baldigst annehmenm

Es zeichnet

hochachtungsvoll

G.K. Dobler

Dresden:A., Pillnitzerstr. 7, I.

Zeitungsnotizen

Über die Erfolge und Fortschritte auf dem Gebiete der Luftschiffahrt im letzten Halbjahr (September 1907 – Februar 1908) dürfte jeder eifrige Zeitungsleser hinreichend unterrichtet sein. Hier mögen in Kürze noch einige Notizen Platz finden. Graf Zeppelin erhält für seine beiden Lenkbaren vom Reiche 1,650,000 Mk. unter bestimmten Verbesserungsbedingungen, welche im Jahre 1908 zu erfüllen sind. Als persönliche Vergütung 500,000 Mk. - Die französischen Lenkbaren kosten durchschnittlich 250,000-300,000 Mk. Der englische Kriegsballon verursachte bedeutend höhere Kosten, da er aus sogenannten Goldschlägerhäutchen hergestellt ist.

Graf Zeppelin hatte mit einem seiner früheren Ballons eine derartige Havarie, daß er völlig unbrauchbar wurde. Der französische Kriegsballon „Partie“ ist nach vorhergegangenen früheren Kern-, Hoch- und Dauerfahrten (im Oktober 1907) im Dezember beim Versagen des Motors böigem Winde völlig zerstört worden. - Der englische Kriegsballon „Dulli sekundus“ ist bei seiner ersten Probefahrt durch einen Windstoß völlig zerstört worden. - Diese Havarien dürften um Bedeutendes verringert werden, wenn zur Luftschraube usw. schlagende Flügelflächen hinzukommen, wodurch die Sicherheit erhöht und der Auf- und Abstieg beschleunigt werden. Auch auf dem Gebiete der Aviatik wird mit sehr hohen Summen für die endgültige Lösung des Flugproblems gerechnet, wie folgende Notizen zeigen.

St. Louis, 18. Oktober. Hier verlautet mit Bestimmtheit, daß die amerikanischen Flugmaschinenkonstruktoren Gebrüder Wright in Berlin ihren Flugapparat für 1,000,000 Dollar verkaufen wollen. - 25. Oktober. Die Gebrüder Wright sind resultatlos von Berlin nach Paris abgereist. Obwohl der bekannte Prof. Chaunte, welcher einem Flug von 1200 Meter beigewohnt haben will, die Brüder bezügl. ihres Verkaufes unterstützte, konnten sich weder ausländische noch deutsche Kapitalisten zum Ankauf entschließen, da die Brüder vor Ersetzung der Kaufsumme keinen Probeflug mit ihrem neuen Apparat machen wollten.

Der siegreiche Aeroplane (16.01.1908). Nach wiederholten Versuchen (seit dem Sommer 1907) ist es Henry Farman gelungen, den Deutsch-Archdeacon-Preis in Höhe von 50,000 Mk. zu gewinnen. Er legte den Weg von 1 Kilometer in einer geschlossenen Kurve in der Zeit von 1 Minute 28 Sekunden zurück. Farmans Apparat hat die bekannte Form der Drachenflieger, wie sie die Apparate von Santos Dumont und der Gebrüder Wright aufweisen. Als Verkehrs- oder Transportmittel kommt auch der Farmansche Apparat vorläufig nicht in Betracht, da seine Lenkung ein außerordentliches Maß von Geschicklichkeit und Übung erfordert. Die Flughöhe beträgt nur einige Meter. Der Apparat kostet 14,000 Mk.

Mir bestätigen diese Drachenflüge, daß mein kombiniertes System das einfachste, billigste und zugleich rentabelste sein wird. Der Drachenflug ist einseitig und bietet deshalb auch keine endgültige Lösung der Flugprobleme. Gegen diese unförmliche Kastendrachen erscheint mein Apparat wie ein Spielzeug, trotz seiner kräftigen Konstruktion; er ist fest mit dem ganzen Körper verbunden usw.

15. Februar 1908. Santos Dumont XVI. Eine Kombination zwischen Luftballon und Flugmaschine stellt die neueste Konstruktion von Santos Dumont dar, die demnächst fertiggestellt sein soll. Der Brasilianer verwendet einen kleinen zigarrenförmigen Ballon von 100 Kubikmetern Inhalt, 21 Meter Länge und 3 Meter größtem Durchmesser. Trotz der Gasfüllung ist aber der Santos Dumont XVI noch etwa 25 Kg schwerer als Luft. Den Auftrieb bewirken zwei Motore von 6-8 P.S., die nur je 7 Kg wiegen und Schrauben von 1,15 Meter Durchmesser antreiben. Die ganze Maschinerie und der sattelförmige Sitz des Führers sind auf einem Gestell von 5 Meter Länge untergebracht. Man sieht in Paris den Probefahrten dieser neuen und eigenartigen Maschine natürlich mit größter Spannung entgegen.

Dieser Versuch wird bessere Resultate als der Farmansche zeitigen, jedoch auch nicht zum endgültigen Ziele führen, da Santos Dumont als Flugmaschine seinen Kastendrachen mit starren Flugflächen usw. benutzen wird.

N.B. Es wird höflichst gebeten das Zirkular in Interessentenkreisen weiterzugeben, jedoch der breiten Öffentlichkeit gegen über Diskretion zu bewahren.

D.O.