

Transkription eines Briefes der Deputation für Gewerbe an das Ministerium für Handel,  
Gewerbe und öffentliche Arbeiten über Haenlein

Id: **17765 u239/003**

Original: Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz (Abt. Merseburg)

Transkript: Otto-Lilienthal-Museum

[Seite 1]

Berlin, den 15 Juni 1866

[??]

An das Königliche Ministerium für Handel, Gewerbe u. öffentl. Arbeiten.

Betrifft das Projekt des [?] Haenlein in London wegen eines angeblich fahr- und steuerbaren Luftballons zu Kriegszwecken.

Ad deer IV. ~~486~~ 5717.

Ref: [?] Reuleaux.

Corref. [?] Nottebohm

6 Anlagen

2 Zeichnungen

[Aktenzeichen]

Abges. mit 6 Anlg.

1250 [?]

Zu T. D. 486

Der Civil Ingenieur Haenlein in London hat dem Königlichen Botschafter in London ein Projekt zu einem Luftballon, welcher fahr- und steuerbar sein soll, vorgelegt. Wir sind zum Gutachten über die Ausführbarkeit des Vorschlages, welcher in den anbei ehrerbietigst zurückgereichten Anlagen durch Zeichnung und Beschreibung erläutert ist, aufgefordert. Der Luftballon des Fahrzeuges hat eine eiförmige Gestalt, die lange Achse desselben liegt horizontal, der mittlere Querdurchschnitt in vertikaler Richtung ist kreisförmig und hat einen Durchmesser von 38', während die lange Achse 118' misst. Unter dem Ballon hängt in einem Netzwerk die Gondel, welche eine Gasmachine nach dem Lenoir'schen System von 7 Pferdestärken enthält. Diese betreibt mittelst Riemen 3 Triebsschrauben, von denen je eine zu den beiden Seiten der Gondel mit horizontaler Achse, und eine unter der Gondel

mit vertikalen Achse angebracht ist. Die beiden ersten sollen die

### Vor- und Rückwärts-

[Seite 2]

Vor- und Rückwärts- Bewegung die dritte die auf- und niederschlagende Bewegung des Ballons der umgebenden Luft bewirken. Zwei lange vertikal stehende Steuerruder, eines nach vorne, eines nach hinten gerichtet, sollen zum Richten des Schiffes dienen. In dieser Anlage schiebt? der Antragsteller seinem Luftschiffe die Fähigkeit zu, mit 16' Geschwindigkeit in der umgebenden Luft in horizontaler Richtung fortzubewegen. Das Gas zum Betrieb der Kraftmaschine entnimmt er dem Ballon selbst, innerhalb dessen er einen, nach Messgabe des Gasverbrauches mit Luft vollzupumpenden kleinen Ballon angebracht hat. Die Erläuterung des Projektes enthält einige Zahlen-Angaben über die Größe der Tragkraft des Ballons die Stärke der Maschine u. s. w., denen eine theoretische Begründung nicht beigefügt ist. Eine solche dürfte auch hinsichtlich der Triebkraft um der zu erzielenden Geschwindigkeit zur Zeit zu gehen unmöglich sein. Denn bis heute kennt man noch keineswegs mit anreichender Genauigkeit die Widerstände der Bewegung eines Körpers

### in der Luft

[Seite 3]

in der Luft. Nach einer großen Autorität, Prof. Dirichlet, soll der genannte Widerstand klein sein, nach anderen dagegen sehr gross: entscheidende Experimente über diesen Punkt fehlen bisher noch. Ebenso ist die Theorie der Luftriebschraube bisher nichts weniger als genau wissenschaftlich festgestellt. Allem Anschein nach bedarf es eher sehr bedeutender Triebkräfte, um mit einer solchen Schraube einen beträchtlichen Triebdruck herauszubringen.

Das ganze Projekt des [?] Haenlein ist übrigens nicht neu; es ist in den mannigfachsten Abänderungen viele male, vieles gründlich, vieles sehr oberflächlich untersucht, in Vorschlag gebracht worden. Sehr ausführlich sind die Details eines solchen von Giffard, conf. Genie industriel, 1865 Bd 29, S. 251., erörtert worden. Giffard gibt dem Ballon eine sehr gestreckte fischförmige Gestalt, und eine colossale Größe. Als Kraftmaschine benutzt er eine Dampfmaschinen. Die Benutzung der Lenoir'schen Gasmaschine ohne gehörige Wasserkühlung, wie die der Antragsteller vorschlägt, unterliegt jedenfalls noch schweren Bedenken, da diese Maschine für die gewöhnlichen Industriezwecke noch tief im Entwicklungszustande steht. \_\_Wollte man hiernach eine Ausführung des projektierten Fahrzeuges

### machen.

[Seite 4]

machen, so würde das Ganze auf einen Versuch, ein Experiment hinauslaufen, für dessen Gelingen nur Vermutungen sehr hinfalliger Art sprechen. Vor allem ist es eine Illusion dass der Bau in drei Wochen fertig sein könnte. Wäre er aber fertig gestellt, so lässt sich nach dem bisherigen Stand der Erfahrungen und theoretisierten Vorarbeiten nicht erwarten, dass eine Fahrgeschwindigkeit von 16' erzielt werden könnte. Die Möglichkeit einer Fortbewegung überhaupt ist den Ausführungen nach vorliegenden Projekte und seinen [?] ähnlichen Vorgängern allerdings nicht abzusprechen; erwiesen ist die Tüchtigkeit des ganzen Apparates eher auch nicht in seinen wichtigen Einzelheiten, nämlich der Wind[?] und der Kraftmaschine.

Hiernach geben wir ganz gehorsam unsere Ansicht dahin ab, dass es der hohen Staatsregierung nicht zu empfehlen sei, auf die Ausführung des Vorschlages einzutreten, da wir das Gelingen derselben in dem Sinne des Antragstellers für sehr unwahrscheinlich halten.

Die Königliche technische Deputation für Gewerbe.

[6 Unterschriften]