

Original: Zentrales Staatsarchiv Merseburg

Transkription: Otto-Lilienthal-Museum

[1]

Abschrift

31. August 1909

Vertraulich

An den

Königlichen Staats- und Kriegsminister
General der Infanterie Herrn v. Heeringen,
Excellenz.

Berlin

Die Eindrücke, die wir während unserer Anwesenheit bei der Aviatischen Woche in Reims gewonnen haben, besitzen in unseren Augen eine so eminente militärische Bedeutung, dass wir uns für verpflichtet halten, Eurer Excellenz dieselben ungesäumt vorzutragen.

Um gleich mit dem wichtigsten zu beginnen:

Der Aeroplan, den wir bisher in Deutschland lediglich als interessantes Sportswerkzeug betrachteten, das vielleicht einmal in späterer Zukunft auch praktischen Zwecken dienen könnte, steht heute schon unmittelbar davor, eine unabsehbare Bedeutung als militärische Kriegswaffe zu erlangen.

Es waren für die Concurrenzen im Ganzen 38 Aeroplane angemeldet, darunter 12 verschiedene Konstruktionen, von insgesamt 28 Concurrenten, letztere fast ausnahmslos französischer Nationalität. Aus dieser Bewerberzahl kamen nur etwa drei oder vier nicht für grössere Leistungen in Betracht. Alle übrigen aber besaßen gleichmässig so hervorragenden Flieger-Qualitäten, dass es unmöglich war, im voraus zu bestimmen, welchen von ihnen die verschiedenen Preise zufallen würden. Für sie alle existiert die oft beschriebene Schwierigkeit des Aufstieges auf nicht vorbereitetem Terrain

[2]

den Königl. Kriegsminister

31. August 1909

überhaupt kaum noch. Die Anlauffläche stellte ein rauhes und teilweise sogar noch ansteigendes Stoppelfeld dar und sie erhoben sich von diesem, sofern ihre Motore glatt functionirten, ohne besondere Mühe nach Anläufen, deren Länge zwischen 25 m (!!) und 400 m variierte. Eine Ausnahme machten in dieser Beziehung nur die Apparate Wright, von denen der eine den bekannten Startpylon mit Fallblock benutzte, während der andere sich mit einer rasch anzulegenden Einzelschiene für den Anlauf begnügte.

Nun zu den Flügen selbst. Was wir da gesehen haben, die wir uns doch einbilden durften, einigermaßen auf dem Laufenden in Bezug auf die Entwicklung der Luftschiffahrt zu sein, liess alles bei weitem hinter sich, was wir uns bis dahin vorgestellt hatten. Zunächst konstatirten wir höchst bemerkenswerte Unterschiede in den erreichten Fluggeschwindigkeiten. Durch dringlichste

Vorarbeiten für die weiter unten zu erwähnende Berliner Flugwoche abgehalten, sind wir nicht in der Lage, Euer Excellenz mit vollständigem und einwandfreien Zahlenmaterial hierüber zu dienen, solches wird sich mit Leichtigkeit aus den Veröffentlichungen der Tages- und der Fachpresse zusammenstellen lassen. Wir können uns auf den Hinweis beschränken, dass nicht nur schnelle Flüge von etwa 80 km. per Stunde erreicht wurden, sondern dass auch einzelne Flieger unverhältnismässig langsamer flogen. Gerade dies letztere Moment des langsamfliegens scheint uns militärisch von der allerhöchsten Bedeutung

[3]

den Königlichen Kriegsminister

31. August 1909

zu sein.

Die erzielten Distanzen (bis zu 190 km), sowie die Dauer der Flüge ohne Zwischenlandungen (bis zu 3 $\frac{3}{4}$ Stunden), sprechen für sich selbst, sodass ein weiterer Kommentar überflüssig wird. Für alle militärischen Zwecke dürften schon die heutigen Dauerleistungen vollständig ausreichen.

Die Flughöhe wurde von den Fliegern ganz nach Belieben gewechselt. Während die Einen es vorzogen, zwischen 3 und 10 m dicht über der Erde hinwegzuschweben, zogen es andere vor, sogleich in Höhen von 50, 60 auch von 80 m aufzusteigen. Offenbar spielte die technische Schwierigkeit, grössere Höhen zu erreichen und sich darin zu halten, keine Rolle mehr, entscheidend für die Wahl der Flughöhe war vielmehr in den meisten Fällen nur persönliche Liebhaberei. Die Recordhöhe in Reims betrug 155 m.

Die vorgenannten Leistungen würden schon unter den denkbar günstigsten Witterungsumständen etwa Erstaunliches darstellen. Noch überwältigender wirkten sie aber auf uns dadurch, dass sie bei Windstärken bis über 10 msk. vollbracht wurden. Während des Schnelligkeitsrecordfluges von Latham, gingen beispielsweise drei schwere Regenböen nieder, von denen mindestens eine von sehr heftigen Windstössen begleitet war. Man sah es an den Schwankungen des Apparates in der Luft, dass der Flieger mit starken unregelmässigen Luftbewegungen zu kämpfen hatte.

[4]

den Königl. Kriegsminister

31. August 1909

Aber in keinem Moment kam uns dabei das Gefühl, als ob sie ihn ernstlich gefährdeten; unbeirrt, mit grandioser Regelmässigkeit, setzte er seinen Weg Runde um Runde fort, bis endlich sein Benzinvorrat erschöpft war.

Wir sind hiermit bei dem Punkte angelangt, der das weitaus grösste Interesse im militärischen Sinne beansprucht, nämlich der Sicherheit des Fliegens. Man muss es gesehen haben, wie die Flieger sich hoch oben in der Luft nach allen Seiten umsahen, wie sie auf hunderte von Metern die Steuerapparate losliessen, um sich nach dem Publikum zu verbeugen und Dankesgrüsse für den brausenden Beifallsaplaus mit beiden Händen herunter zu winken, wie Lefebre unmittelbar vor dem Tribünen-Publikum, ja über unseren Köpfen die waghalsigsten Achten auf allerengstem Durchmesser schlug, bis er endlich nach Belieben elegant und sicher, 5 m von der Barriere entfernt, unmittelbar vor uns landete, - um zu der Ueberzeugung zu gelangen, dass es jetzt nur noch einer Zielbewussten Weiterentwicklung bedarf, um aus dem Aeroplan eine gefährliche Kriegswaffe zu machen.

Die Apparate in Reims waren fast alle für die Mitnahme von einem oder mehreren Passagieren eingerichtet, mit anderen Worten; ihre Constructeure hielten sie für befähigt, und haben dies auch schon verschiedentlich nachgewiesen, dass sie ausser dem eigentlichen Flieger noch erhebliche andere Gewichte zu tragen vermögen.

Es liegt auf der Hand, dass diese Fähigkeiten

[5]

den Königl. Kriegsminister

31. August 1909

der Aeroplane sich in der manigfaltigsten Weise ausnutzen lassen. Das fehlende Gewicht kann beispielsweise dargestellt werden, durch beobachtende Officiere, durch Bewaffnete, die einen feindlichen Ballon zur Strecke bringen, oder an einem entfernten sonst schwer erreichbaren Orte rasch eine militärische Aufgabe anderer Art lösen sollen, durch die Mitnahme von Sprengstoffen, oder den Transport von militärischen Eilgütern und dergleichen mehr. - Es steht uns nicht zu, auf diese möglichen Zukunftsentwickelungen hier des näheren einzugehen. Der eigentliche Zweck dieses Berichtes ist vielmehr nur, Eurer Excellenz ernsteste Aufmerksamkeit auf diese Möglichkeiten hinzulenken. Wir verleihen dabei unserer gehorsamsten Ueberzeugung Ausdruck, dass die anderen Nationen bestimmt nicht zögern werden, ihre gegenwärtige gewaltige Ueberlegenheit in der Aviatik militärisch auszunutzen, denn sicher verfolgten nicht umsonst tagaus tagein der Chef des Generalstabes und andere höhere französische, englische und russische Officiere mit gespanntester Aufmerksamkeit die Vorgänge auf dem Reims'er Flugfelde, wie denn auch der französische Kriegs- und der Marine-Minister den Ehrencomité angehörten.

Wir müssen noch besonders auf das gänzlich unerwartete sprunghafte Tempo in der Entwicklung der Aviatik hinweisen. Noch vor wenigen Wochen waren die heutigen Recordflieger gänzlich unbekannte Grössen und vor Reims wagten auch die Aviatiker selber nicht

[6]

den Königl. Kriegsminister

31. August 09

entfernt an die dort gezeigten Leistungen zu glauben.

Niemand vermag bei dieser Sachlage voraus zu sagen, welche weiteren Entwicklungsmöglichkeiten die Zukunft birgt, und wie bald sie uns vielleicht von fremder Seite offenbart werden mögen. Daraus ergibt sich für uns die zwingende Notwendigkeit, uns jetzt auch mit aller Energie ans Werk zu machen. Ein weiteres Jahr des Steckenbleibens in den allerersten Anfängen der Fliegerkunst, während die anderen Nationen mit Riesenschritten voraneilen, könnte leicht schwere Gefahren über uns herauf beschwören.

Angesichts dieser Ereignisse haben wir es für unsere unabweisbare Pflicht gehalten, sofort an Ort und Stelle das Möglichste zu tun, um ohne jeglichen weiteren Zeitverlust den Deutschen die Gelegenheit zu verschaffen, mit eigenen Augen zu sehen, in welch gefährlichem Rückstande wir uns anderen Nationen gegenüber in Bezug auf die Fliegerkunst befinden und zugleich unseren Aviatikern an den bewährtesten Vorbildern den kürzesten Weg zu zeigen, um den gegenwärtigen Vorsprung der Anderen schnellstens einzuholen.

Unsere Bemühungen nach dieser Richtung trafen anfänglich auf erheblichen Widerstand, namentlich bei den Franzosen spielte das nationale Element eine für uns hinderliche Rolle. Durchdrungen von der Wichtigkeit der von uns übernommenen Aufgabe, haben wir aber nicht gezögert, der in Reims anwesenden Aviatikern sehr bedeutende Summen anzubieten, um sie überhaupt nur zum Herkommen zu bewegen. Wir verteilen in Reims ein Circular, in welchem zu

grossen Berliner Flugwoche auf unserem Flugplatz in

[7]

den Königl. Kriegsminister

31. August 09

Johannisthal/Adlershof in der Zeit vom 26. September bis 5. October 1909

eingeladen wurde. Diejenigen Flieger, die bis zum 26. September mittags uns ihre Maschinen flugbereit vorgeführt haben, erhalten zugleich eine erste Abschlagszahlung von M. 5000.- bis M. 8000.- und denselben Betrag nochmals nach der regulären Erledigung der von uns ausgeschriebenen Wettbewerbe um zunächst vier Preise, für die wir im Ganzen M. 100000.- aufzubringen versprochen haben. Wir sind uns bewusst, dass wir damit eine grosse Verantwortung auf uns genommen haben, aber nur auf diese Weise ist es uns geglückt, überhaupt die erste Nennung zu erreichen und als diese erst vorlag, sind auch weitere nachgefolgt, sodass wir glauben, mit dem Besuche einer Anzahl der hervorragendsten Aviatiker der Jetztzeit während der Berliner Flugwoche ziemlich bestimmt rechnen zu können. Noch heute oder morgen erwarten wir den Besuch unseres in Frankreich bestellten Vertrauens-Agenten. Er wird uns berichten, welche positiven Meldungen bis jetzt vorliegen und welche etwa noch künftig zu erwarten sind. Wir werden nicht verfehlen, die uns erstattete Meldung ungesäumt an Eure Excellenz weiter zu reichen.

Mit der Versicherung unserer
vorzüglichsten Hochachtung
Eure Excellenz gehorsamste

Der Vorsitzende
des Aufsichtsrates
gez. Eschenbach
Syndikus des Deutschen Luftschiffverbandes

Der Director
gez. v. Pustau
Kapitän zur See a.D.