

16. Okt. 1895

Capt. H. W. L. Moedebeck

Mein werter Herr

Ich habe Ihre freundlichen Briefe vom 10. und 16. September ordnungsgemäß erhalten, und ich habe ein wenig Zeit gebraucht, um einige meiner Daten für Sie auszuschneiden und zu übermitteln.

Ich freue mich sehr über die interessante Darstellung Ihrer Ziele und Arbeitsmethoden beim Schreiben Ihrer Geschichte, da ich Ihnen so einige Informationen zur Verfügung stellen kann, ohne Sie mit Müll zu überladen. Die Zeitungsausschnitte, die ich dir bereits geschickt habe, halte ich für wenig wertvoll.

Aus dem, was Sie mir über Ihre Materialsammlung erzählen, schließe ich, dass Sie mit den französischen und britischen Veröffentlichungen sowie mit den deutschen vollständig versorgt sind und ich mich besser darauf beschränken sollte, Ihnen amerikanische „Ephemeriden“ zu schicken. Meine eigene Sammlung besteht hauptsächlich aus den neuesten Zeitschriftenartikeln, die sich auf die Luftfahrt beziehen, und die Informationen über Ballons, muss ich später auf andere Weise erhalten.

Ich sende Ihnen jetzt eine Reihe des „American Engineer“ von Oktober 1894 bis Oktober 1895 (sichern Sie die November 1894 Nr., die ich Ihnen aus New York bestellt, zugeschickt habe), in der Sie auf der Rückseite die Abteilung „Aeronautics“ (jetzt zu meinem Bedauern eingestellt) finden, die Sie interessieren könnte, insbesondere die Verweise auf neuere Veröffentlichungen. Diese Reihe können Sie dauerhaft behalten.

Ich sende auch Separat meine Sammlung von Artikeln aus dem American Magazine, die ich Sie bitten muss, zu mir zurückzuschicken, wenn Sie die Notizen von ihnen genommen haben, wie Sie es wünschen. Sie veranschaulichen gut das Prinzip, das Sie hervorheben möchten, über die Entstehung, Entwicklung und das Verschwinden von Ideen.

Zum Beispiel: Um das Jahr 1885 wurde das Problem der Luftfahrt in den Vereinigten Staaten von einer Reihe von Männern, die keine Quacksalber waren, (Siehe

Artikel von Prof. T. W. Mather vom Yale College in Pop. Science, monatlich vom November 1885) in Erwägung gezogen, und zwar im Hinblick auf die Kampfbereitschaft anderer wissenschaftlicher Männer, die ihre Führungsrolle in Gefahr betrachteten. Unter diesen veröffentlichte Prof. Joseph Le Conte von der University of California, der Präsident der „American Association for the Advancement

[Seite 2]

of Science“ gewesen war, einen Artikel in Pop. Science Monthly (Siehe auch) im November 1888, der grundsätzlich sagt, „dass eine reine Flugmaschine unmöglich ist.“ Dies wurde von Mather beantwortet, aber die einzig überzeugende Antwort ist natürlich, eine solche Maschine herzustellen.

Dann veröffentlichte Prof. Thurston, Direktor des Sibley College der Cornell University, im Januar 1890 im „Forum“ einen Artikel, in dem allgemeine Hoffnungen zum Ausdruck gebracht wurden. (Artikel gesendet) In der Zwischenzeit experimentierten und veröffentlichten Maxim, Langley, Hargrave, Lilienthal und andere Artikel und in Pop. Sc, Monat April 1894 (Siehe auch), Prof. Le Conte gab an, neues Licht erblickt zu haben und die Behauptung der Unmöglichkeit zurückgenommen zu haben, er war jedoch der Ansicht, dass die Schwierigkeiten so groß waren, dass sie nur in ferner Zukunft zu überwinden sind.

Wenn jetzt Erfolg in dieser Generation erzielt werden soll, wird er die Position von Dr. Lardner einnehmen, der einige Jahre bevor es passierte voraussagte, dass ein Dampfer niemals den Atlantik überqueren könnte.

Seitdem hat das Pop. Sc. Monthly, das diesem Thema misstrauisch gegenüber stand, die Artikel veröffentlicht, welche ich über die „Aviator flying machine“ von Trouvé und das „Sail-wheel“ von Wellner sendete.

Auch hier können wir das Beispiel der „North American Review“ als unsere ernsteste Veröffentlichung betrachten. Dieser Aufsatz behandelte die Luftfahrt mit verächtlichem Schweigen bis 1893, als andere Veröffentlichungen darüber Lärm machten, die N. Am. Veröffentlichte 1892 in seinen „Notes and Comments“ einen kurzen Artikel von A. M. Cummings über die „Nutzlosigkeit von Flugmaschinen“. Im Jahr 1893 äußerte J. St. Potolphe, ebenfalls in „Notes & comments“, einige Zweifel und einige lebenswürdigen Hoffnungen, während die N. Am. Review im September 1894 im Hauptteil der Zeitschrift einen Artikel über „Development of Aerial Navigation“ von Maxim, gefolgt im Oktober 1895 von einem Artikel über „Vögel im Flug und die Flugmaschine“ vom selbem Autor. (alle gesendet)

Es fehlt aber die 3-stufige negative Stellungnahme zum menschlichen Bestreben – 1. Es ist unmöglich. 2. Es ist nutzlos. 3. Es ist doch nicht viel.

[Seite 3]

Ich werde Ihnen ein weiteres Beispiel für eine etwas andere Idee geben. Im Januar 1892 bot die Cosmopolitan Preise für Aufsätze an. (siehe Umschlag) Im März 1892 schrieb und veröffentlichte der Herausgeber des Cosmopolitan Magazine einen Artikel über das Problem der Luftnavigation, in dem er den Stand der Technik überprüfte, in viel zu schmeichelhaften Worten von mir sprach und seine Entschlossenheit ankündigte, zu versuchen das Problem zu lösen. Seine erste Vorliebe galt schiffbaren Ballons, und ich glaube, er hat sich mit einigen Erfindern und der Navy beraten, um die Nutzung von Schiffsschuppen in Washington zur Unterbringung des vorgeschlagenen Luftschiffes zu erlangen. Schätzungen zufolge wären die schiffbaren Ballons jedoch sehr teuer. Darüber hinaus war es wahrscheinlich ein legitimes Ziel, die Auflage des Magazin zu erhöhen, aber ich glaube, dass die neuen Abonnenten nicht in großer Zahl erschienen sind, obwohl die Tatsache, dass Preise angeboten wurden, weithin kommentiert worden war und tatsächlich hatten andere Zeitschriften vorgeschlagen, durch reflektiertes Licht zu glänzen, (siehe Werbung von „Electricity“ vom 3. Februar 1892, aufgeklebt) und es wurde erneut bewiesen, dass das Thema zwar die Vorstellungskraft anspricht, letztere jedoch nicht bereit ist, mit Bargeld zu antworten.

Es gingen viele Aufsätze ein, aber nur zwei waren es wert, veröffentlicht zu werden. (Ich wurde gefragt, habe aber nicht geantwortet, da ich Berühmtheit nicht mag) Diese Aufsätze wurden von Herrn Maxim im Juni 1892 und von J. P. Holland im November 1892 verfasst und sind unter einem separaten Titel aufgeführt. Sie wurden durch eine kurze Abhandlung von Professor Langley (Mai/92) vorgestellt, die nicht für einen Preis angeboten wurde.

Jedenfalls hat das Cosmopolitan Magazine keine Experimente unternommen, die uns bekannt waren, und hat zugelassen, dass das Thema ermattet, seine Veröffentlichungen bestanden nach Holland's Aufsatz aus einer Seite von Tissandier im Januar 1894 und dem Artikel „Gliding Flight“ von Mouillard im Februar 1894.

Der Vorschlag der New York World, nach dem Sie mich fragen, ist weniger diskret. Diese Zeitung hat das „air bicycle“ von Herrn Myers aufgenommen, ein guter Luftfahrer, der es auf Jahrmärkten ausgestellt hat, hat seinen Namen darauf gemalt, es hoch geschickt, als der Wind weniger als 4 Meilen pro Stunde war, und behauptet, dass das Problem gelöst ist. Ich schicke diese Papiere auch.

Die anderen Papiere brauchen keinen besonderen Kommentar. Sie zeigen selbst, dass Her Maxim der bekannteste Mann unter den Experimentatoren und Studenten des Fachs ist.

[Seite 4]

Ich danke Ihnen vielmals für Ihr Foto und freue mich sehr darüber. Ich werde es einer kleinen Sammlung hinzufügen, die ich bereits habe. Ich habe leider kein aktuelles Foto von mir, aber ich sende einen Stich, der im Jahr (1891) veröffentlicht wurde, in dem ich die Ehre hatte, Präsident der American Society of Civil Engineers zu sein.

Was Andrées geplante Nordpolreise angeht, ich betrachte sie als lächerliche Expedition, die es nicht wert ist, zwei Leben zu riskieren. Es ist natürlich möglich, dass er zurückkommt, ob er den Pol sieht oder nicht, aber ich denke, die Chancen stehen alle gegen ihn. Den Hauptfehler, den ich in dem Projekt sehe, ist, dass er nicht auf die gleichen Mittel (Wind und Gas) vertrauen kann, um herauszukommen, die er vorschlägt, um hineinzukommen.

Mit besten Empfehlungen

Mit freundlichen Grüßen

O. Chanute