

Luftschiff oder Flugmaschine?

(Das Verkehrsmittel des XX. Jahrhunderts.)

Eines jener Probleme, dessen Lösung die wissenschaftliche Welt von dem eben begonnenen Jahrhundert mit Zuversicht erwartet, ist das der Herstellung eines Fahrzeuges, das uns befähigt, durch die Luft zu fahren, und das im Verkehr des laufenden Säculums dieselbe Rolle spielen wird, wie Dampftrug und Dampfschiff im XIX. Jahrhundert. Aus diesem Grunde sind an der Schwelle dieses Jahrhunderts einige Betrachtungen über die Zukunft dieses Behelfs von besonderem Interesse.

Der in New-York erscheinende „Scientific American“ widmet der Zukunft der Luftschiffahrt eine ausführliche

ch | vielen Regimentern macht man Juden auch nicht mehr

Seite 4

Wien, Donnerstag

Erörterung, die in erster Linie durch die nahende Vollendung des Zeppelin'schen Luftschiffes veranlaßt ist. Man kann zwischen Luftschiff und Flugmaschine in der Weise unterscheiden, daß unter ersterer Bezeichnung der lenkbare Ballon, unter letzterer eine Schwebemaschine, die sich ohne den Austrieb leichter Gase in der Luft erhält, verstanden wird. Der Fortschritt der Erfindung hat es ungewiß gelassen, in welcher dieser beiden Arten der Fahrzeuge der zukünftige Erfolg der Luftschiffahrt zu suchen sein möchte, für die Gegenwart jedoch darf man wohl sagen, daß die allgemeine Sympathie dem Luftschiff, dem lenkbaren Ballon gehört.

Als die Flugmaschine vor einigen Jahren populär war, verdankte sie ihren guten Ruf dem Umstande, daß man in ihr die Nachahmung des Vogelfluges erblickte und auf diesem Wege am sichersten zu dem zu kommen glaubte, was die geflügelten Thiere unserer Erde vor dem Menschen voraus haben. Wenn wir die Gesetze des Vogelfluges verstehen und wenn verbesserte Materialien uns den Bau von Flugmaschinen gestatten, bei denen die bewegende Kraft in demselben Verhältnis zum Gewicht steht wie beim Vogel, so kann die Erzeugung einer erfolgreichen Flugmaschine nur noch eine Frage der Zeit sein, so lautete der Weisheit letzter Schluß vor einigen Jahren. Seitdem ist man aber zu der Erkenntnis gekommen, daß die Construction einer so vollendeten Flugmaschine dem Menschen an sich noch nicht die Fähigkeit des Fliegens gibt, sondern daß der Mensch, der sich mit einer solchen Flugmaschine in die Luft erheben will, auch noch die physiologische Eigenschaft des Vogels besitzen muß, das heißt er muß ein instinctives Gefühl für die Erhaltung des Gleichgewichtes haben, um die Stellung seiner Flügel und die Gewichtsvertheilung innerhalb der ganzen Flugmaschine dauernd der ewig wechselnden Geschwindigkeit und Richtung des Windes anzupassen. Nun kann aber kein Zweifel darüber bestehen, daß der Mensch diese Fähigkeiten des Vogels nicht besitzt, und ob er sie zu lernen vermag, ist fraglich und nach den bisherigen Erfolgen wenig wahrscheinlich. Die tödtlichen Unglücksfälle, die nach jahrelangen Versuchen einen Lilienthal in Deutschland, einen Pilcher in England und Andere mit ihren Flugmaschinen ereilt haben, sind eine deutliche Aufklärung nach dieser Richtung hin gewesen. Vielleicht aber kann der Flugmaschine eine selbstthätige Steuerung gegeben werden, und auch damit sind bereits bedeutende Experimente gemacht worden. Das Aerodrom des berühmten amerikanischen Physikers Professor Langley, das mit Dampftrieb ein Kilometer weit in einer Geschwindigkeit von 50 Kilometern in der Stunde durch die Luft segelt, ist gewiß ein wundervoller Erfolg genauester wissenschaftlicher Berechnung, aber im Vergleich zu der Größe der eigentlichen Aufgaben bleibt es doch nur ein geniales Spielzeug. Von dieser Flugmaschine bis zu einem Luftfahrzeug von wirklichem Nutzen für Handels- oder Kriegszwecke, das eine Last in jeder gewünschten Richtung allen Verhältnissen von Wind und Wetter zum Trotz durch die Lüfte führt, ist noch ein weiter und noch heute beinahe unermesslich erscheinender Schritt.

Daher muß das eigentliche, mit einem Ballon voll leichten Gases versehene Luftschiff gegenwärtig noch immer entwicklungsfähiger erscheinen; denn bei einem solchen Fahrzeuge ist das Schweben in der Luft wenigstens nicht von der Beibehaltung einer bestimmten Geschwindigkeit abhängig, und die Anstrengungen eines Lenkers können ausschließlich auf die Art der Fortbewegung und der Steuerung beschränkt bleiben. Wenn man eine genügende Menge von Gas und für dieselben einen genügend großen Ballon von geeigneter Haltbarkeit nimmt, so ist theoretisch dem in die Luft zu hebenden Gewicht keine Grenze gesetzt. Die Schwierigkeit liegt darin, einen genügend kräftigen Motor zu finden, der ein schweres Luftschiff dieser Art gegen einen widrigen Wind von erheblicher Stärke zu führen vermag. Auch diese Aufgabe ist vorläufig noch ungelöst, und das Mammuth-Luftschiff des Grafen Zeppelin wird sie ebenfalls nicht lösen, da es sich eingeständenermaßen nur gegen eine mäßige Brise wird behaupten können. Seine beabsichtigte Geschwindigkeit wird 35 Kilometer per Stunde betragen, und es wird gegen einen Wind von dieser Geschwindigkeit daher bereits hilflos sein. Nichtsdestoweniger wäre der Erfolg des Zeppelin'schen Unternehmens der erste, der das Problem der Luftschiffahrt auf eine wirklich praktische Grundlage erheben würde. Daher die große Spannung, mit der bis nach Amerika hin alle an der Technik der Luftschiffahrt interessirten Kreise der bevorstehenden Versuchsfahrt am Bodensee entgegensehen.

An unsere geehrten Bezugnehmer in