

Plötzlich zertheilte sich der dichte Nebel am Horizont, und das Land wurde sichtbar. Im Westen konnten wir die äussersten Contouren der Insel Wight ausnehmen, vor uns das hohe Selsea Bill-Vorgebirge und in weiter Ferne die gelblichen Spitzen der South Downs-Hügel.

Meiner Sache sicher, zog ich jetzt den »Flotteur« empor, welcher an den Felsen hätte zerschellen können. Mit Hilfe des Seiles entleerte ich den Apparat, und sogleich ging der »Torpilleur«, um 50 Kg. erleichtert, in eine Höhe von 1000 Meter hinauf. Bald überschritten wir die Küste, und zwar zwischen Bognor und Littlehampton.

Vor der Erreichung des Landes hatten wir ein sonderbares Phänomen beobachtet: die überraschend grosse Durchsichtigkeit des Wassers in der Nähe der Küste. Wir konnten deutlich den aus Sand gebildeten, zum Theil mit Felsen und grossen Pflanzen bedeckten Meeresboden sehen. Das Wasser schien ganz verschwunden zu sein; die Wellen waren nur durch schwach sichtbare weissliche Flecken angedeutet.

Da wir im Voraus als Ziel unserer Reise London ausersehen und angekündigt hatten, suchten wir am Horizont speciell nach den hervorragenden Bauwerken dieser Stadt.

Um 5:30 Morgens sahen wir unter uns den Riesenteppich, welcher durch den Richmond und Kew Park gebildet wird. Ueber den Krystallpalast hinweg erblickten wir voll Freude die grosse Hauptstadt!

Aber der Wind trieb uns rasch über unser Ziel hinaus. Wir hätten dieses verfehlt, wenn wir nicht hoch oben das Ventil gezogen und weiter unten eine günstigere Strömung aufgesucht hätten, die uns auf die Stadt zurückbrachte. Wir kamen zurück über die Londoner Brücke und überflogen in nur 250 Meter Höhe den Tower. Dann wurden wir, auf 300 Meter steigend, rasch über die Stadt fortgetragen, wir passirten St. Paul's, die Artillery Grounds und den Victoria-Park. Schliesslich landeten wir bei Tottenham, wo das Publicum uns warm beglückwünschte.

So der eigene Bericht von F. L'Hoste. —

Hierzu wäre noch besonders zu bemerken, dass eine Fahrt von Frankreich nach England, wie die beschriebene, weit gefahrvoller ist als eine solche von England nach Frankreich, wie sie schon öfters gelungen ist. Denn wenn bei einer Reise von England nach dem Continent der Wind seine Richtung ändern sollte, so ist dies für den Aeronauten noch kein so grosses Unglück; Europa breitet sich genügend weit aus, um dem Luftschiffer einen weitgehenden Spielraum offen zu lassen. Dagegen reicht bei umgekehrter Fahrtrichtung schon eine geringe Abweichung des Ballons hin, um England zu verfehlen; zudem sind die Süd- und Südostwinde meistens weniger constant als die Nordwestwinde.

Die beschriebene Fahrt war übrigens nicht die erste Meerfahrt von L'Hoste gewesen. Er hatte schon früher einmal den Canal von Boulogne aus übersetzt. Schon die Anordnung und der höchst geschickte Gebrauch der auf der hier geschilderten Fahrt mitgenommenen Behelfe zeigt, dass L'Hoste kein Neuling in solchen Dingen war. Seine Fahrt Cherbourg—London war ein gewagtes aber durchaus nicht kopfloses Unternehmen und bildet eine der schönsten und technisch vollendetsten Leistungen, welche die Geschichte der Luftschiffahrt kennt.

DER KRESS'SCHE DRACHENFLIEGER.

Die Katastrophe vom 3. October, welche zum Untergange des Kress'schen Drachensfliegers und zur fast totalen Zerstörung des Apparates führte, regt die Frage nach der eigentlichen Ursache der Katastrophe an. Die eingehende objective Untersuchung zeigt, dass die Schuld an dem Unfälle auf den Erfinder selbst zurückfällt, der mit einer geradezu unglaublichen Beharrlichkeit an der Idee festhielt, die ersten Versuche über Wasser anzustellen. Kaum eine Woche vor dem Untergange des Flugschiffes machte ich gelegentlich der Besichtigung seines Apparates Herrn Kress darauf aufmerksam, dass es doch wohl zweckmässiger und ungefährlicher wäre, bei den ersten Experimenten, welche hauptsächlich den Zweck haben, den Apparat auf seine Balance bei verschiedenen Geschwindigkeiten zu prüfen, lieber auf dem festen Boden zu bleiben und erst später vielleicht die eigentlichen Flugversuche über Wasser anzustellen. Weshalb eigentlich Herr Kress seinen ganzen Apparat auf die beiden verhängnisvollen Kielboote aus Aluminium gestellt hat, war von vornherein völlig unverständlich. Der Laie wird freilich sagen: »Einfach deshalb, weil Versuche über Wasser weit »ungefährlicher« sind, weil man im Falle eines Unfalles auf dem Wasser »weiche« fällt.« Dieser auf den ersten Blick ziemlich plausibel scheinende Grund erweist sich aber bei näherer Prüfung als völlig haltlos, ja es zeigt sich, dass das Fiasco und die Katastrophe

vom 3. October lediglich die nothwendige Folge dieser unglücklichen Idee des Erfinders waren, dass nämlich das Experimentiren auf dem Wasser weniger gefährlich wäre als auf dem festen Boden. Wären die ersten Flugversuche auf dem Lande auf einer Schienenbahn oder auf einer breiten, ebenen Strasse angestellt worden, so hätte auch in dem denkbar schlimmsten Falle, dass der Apparat seitlich umgekippt wäre, eine ähnliche Katastrophe sich nie ereignen können, falls der Führer in dem Momente, wo der Apparat die Tendenz zum Kippen zeigte, sofort den Motor ausgeschaltet und die Bremsen der Räder kräftig angezogen hätte. Die bei den modernen Automobilfahrzeugen verwendeten Bremsen wirken nämlich so kräftig, dass ein mit der grössten Schnelligkeit dahinsausendes Automobil auf eine Distanz von wenigen Metern zum Stillstande gebracht werden kann. Bei Versuchen auf dem Lande hätte man im schlimmsten Falle höchstens den Bruch einer Drachenfläche oder einer Luftschraube riskirt, deren Wiederherstellung lange nicht so viel kostet als die Hebung und die Reconstruction des durch den Untergang zum vollständigen Wrack gewordenen Flugschiffes.

So lange Herr Kress den Plan, die ersten Versuche über Wasser anzustellen, nicht gänzlich fallen lässt, wird auch der reconstruirte Drachensflieger keine besseren Resultate ergeben, denn über kurz oder lang, wenn nicht beim ersten so doch sicher beim zweiten oder dritten Versuche wird sich der Unfall vom 3. October zweifellos wiederholen. Die Folgen des seitlichen Umkippen, dem man bei Versuchen auf dem Wasser, selbst bei der besten Ausbalancirung des Apparates dennoch stets ausgesetzt ist, werden naturgemäss um so ärger sein, je grösser die erreichte Fahrgeschwindigkeit ist.

Es ist wohl im höchsten Grade bedauerlich, dass die Versuche mit dem Kress'schen Drachensflieger einen so raschen Abschluss gefunden haben, noch ehe auch nur die geringsten effectiven Resultate erreicht wurden; es ist dies um so bedauerlicher, als die Ursache des Unfalls, welcher zur totalen Vernichtung des kostbaren Apparates führte und den greisen Erfinder fast das Leben gekostet hätte, meiner begründeten Ueberzeugung nach weder auf das System des Drachensfliegers noch auf irgend einen Zufall (Windstoss) geschoben werden kann, sondern lediglich die traurige Folge einer Ueberhastung und einer schier unglaublichen Unvorsichtigkeit war.

Als ich am 27. September auf Einladung des Herrn Kress zum ersten Male seinen Apparat in Tullnerbach besichtigte, bemerkte ich ganz zufällig an dem einen Boote eine handgrosse Oeffnung, welche nur mit Segelleinwand überkleidet war; dieselbe war aber auf der einen Seite weggerissen, so dass bei einer stärkeren seitlichen Neigung des Apparates sich das Aluminiumboot mit Wasser füllen und kentern musste. Ich machte Herrn Kress auf den Defect aufmerksam, und er meinte: »Ja das muss auch gerichtet werden.« Ich bedauere es unendlich, dass ich bei meinem zweiten Besuche leider vergass, mich zu vergewissern, ob der erwähnte Schaden auch wirklich ausgebessert sei. Als ich zwei Tage darauf von dem Untergange des Drachensfliegers hörte, erinnerte ich mich sofort an das Loch in dem Aluminiumboote. Ich bin heute vollständig davon überzeugt, dass man vergessen hat, die Aluminiumboote allseits wasserdicht abzuschliessen. Wäre dies der Fall gewesen, so hätte der Unfall gar nie solche Dimensionen annehmen und so arge Folgen haben können. Der Apparat hätte durch seitliche Windstösse oder in Folge schlechter Balance oder einer ungleichen Wirkung der beiden Luftschrauben wohl kaum kentern können. Ich habe stets an der Kress'schen Construction die primitivsten Sicherheitsvorrichtungen vermisst. Auf dem Wasser ist ein seitliches Umkippen doch noch viel leichter möglich als auf dem Lande! Der Erfinder musste doch darauf gefasst sein, dass selbst ein relativ schwacher Windstoss den ganzen Apparat, solange derselbe nicht völlig frei in der Luft schwebt, seitlich umwerfen werde!

Der letzte Unfall des Kress'schen Drachensfliegers bildet wieder einen recht drastischen Beleg für die von mir seit langer Zeit verfochtene These, dass jede Riesenflugmaschine à la Maxim, Ader und Kress eine Utopie, ein Hirngespinnst sei und dass eine praktische Lösung des Problems der gefahrlosen und zielsicheren Fortbewegung durch die Luft einzig und allein durch stetige Vervollkommnung des persönlichen Kunstfluges möglich ist, d. h. durch die Construction von Apparaten, deren Gewicht auf den kleinstmöglichen Werth reducirt ist. Die Kress'schen Versuche haben wieder deutlich gezeigt, dass mit der Construction einer sogenannten »Flugmaschine« das Problem praktisch noch lange nicht gelöst ist. Die Ausführung mag technisch noch so vollendet und in jeder Hinsicht tadellos sein; der Motor bei dem denkbar kleinsten Gewichte eine fabelhafte Kraft entwickeln, was nützt dies Alles, wenn bei dem ersten oder zweiten Versuche der Apparat in Trümmer geht und der Führer mit knapper Noth gerettet wird? Kurz, was nützt die beste Flugmaschine, wenn man mit derselben das Fliegen nicht erlernen kann?

Die Fundamentalforderung, welche man an jedes praktische brauchbare Luftvehikel stellen muss, lautet: Die Steuerung des Apparates muss ohne ernste Gefahr sowohl für den Führer als auch die Flugmaschine selbst erlernt werden können. Die Erfahrung hat nun gezeigt, dass die praktische Lösung des Flugproblems nur durch die Construction von Apparaten möglich ist, deren Dimensionen auf den kleinstmöglichen Werth reducirt sind.

So lange die Idee des persönlichen Kunstfluges (mit Motor) nicht Gemeingut aller Gebildeten geworden ist, ist an einen effectiven Fortschritt gar nicht zu denken; denn selbst wenn eine ballonfreie Flugmaschine von den Dimensionen und dem Gewichte der Apparate von Maxim, Ader und Kress praktisch möglich wäre, könnte dies Niemand beweisen, da ja bei dem ersten oder zweiten ersten Versuche, wie die Erfahrung gezeigt hat (Maxim! Ader! Kress!), der Apparat in Trümmer geht und eine Fortführung der Versuche gewöhnlich in Folge der enormen Kosten nicht erfolgen kann.

Raimund Nimmführ.