

Zur Geschichte der Waffentechnik:

Der Menschheits Traum vom fliegenden Soldaten / Der erste Luftangriff

Der Gedanke der militärischen Verwertung des fliegenden Menschen ist vielleicht ebenso alt wie der Wunsch, sich in die Lüfte erheben zu können.

Die Geschichte der Technik will zwar in Dädalus den Erfinder des Segelns erkannt haben, zweifellos aber führen die ersten praktischen Versuche des Fliegens weiter zurück als die schriftliche Ueberlieferung, die unter anderem sogar von einem afrikanischen Flieger zu berichten weiß, der Felsenbroden aus der Luft auf die gegnerischen Reiter schleuderte, bis diese sich auf den Bergen aufstellten und den schwarzen Komadore mit Fliegerabwehrpfeilschüssen herunterholten. Freilich wird nicht verraten, wie der Held fliegen konnte; er hatte eben einen kräftigen Zauber und das mußte genügen.

Der Alexander-Roman aus dem dritten Jahrhundert vor unserer Zeitrechnung erzählt, daß der ruhmreiche Mazedonier gezähmte große Vögel in ein Joch vor einem eisenbeschlagenen Sitz spannte und sie mit an langen Stangen befestigten Fleischstücken zu kräftigen Flügelschlägen reizte, bis sie ihn auf dem Sitz von der Erde hoch in die Luft emporgehoben. Vogel auf irgendeine Art zum „Motor“ menschlicher Flügel zu machen, lag allen Völkern und Jahrhunderten nahe.

Vögel als Flugzeugantrieb

Die utopistischen Dichter des 17. Jahrhunderts ergrübelten sich „Vogelkraftmaschinen“ und noch um 1800 tauchten ernstgemeinte Vorschläge auf, Luftbälle durch vorgespannte Adler zu leiten. Als Goethe 1783 seinen Urfaust umarbeitete, sprach gerade ganz Europa von der neuen Erfindung der Brüder Montgolfier, die in Paris einen Ballon mit Warmluft hatten steigen lassen; der den Naturwissenschaften und der Technik zugetane Dichter „empfund einigen Verdruß, die Entdeckung nicht selbst gemacht zu haben“, und ließ dafür Mephisto mit Faust durch den Aether flüchten: „Wir breiten nur den Mantel aus, der soll uns durch die Lüfte tragen... ein bißchen Feuerluft, die ich bereiten werde, hebt uns behend von dieser Erde!“

Die Entwicklung des Militärballons seit den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts war demselben Rhythmus unterworfen, wie die der zivilen Luftfahrt. Bereits 1784 hatte der preussische Ingenieur Dähne in einer kleinen Schrift die Möglichkeit eines wirkungsvollen Luftschutzes erörtert und eine Art „bombensicherer Luftschutzheller“ vorgeschlagen.

Der erste Luftbombenabwurf

Er geschah 14 Jahre später, freilich nur, um zur „Verschönerung“ eines Siegesfestes ein kleines Holzhaus auf dem Pariser Marsfeld in Brand zu setzen. Nochmals 14 Jahre danach ließ der russische Zar einen von einem deutschen Techniker konstruierten Ballon Napoleons Stel-

lungen bei Moskau überfliegen und damit den Versuch unternehmen, die französischen Soldaten mit Bomben zu bewerfen. Im Juli 1849 belegten die Oesterreicher das von ihnen eingeschlossene Venedig aus unbemannten Freiballonen, die mit automatischen Abwurfvorrichtungen versehen waren, mit Bomben und Schrapnells; die meisten Sprengkörper fielen ins Wasser, aber die einschüchternde Wirkung auf die Venetianer war sehr stark.

Im amerikanischen Bürgerkrieg trugen 1865 Beobachtungsballone ausschlaggebend zur Entscheidung bei. Während des Deutsch-französischen Krieges 1870/71 leistete die Luftfahrt den belagerten Parichern ausgezeichnete Dienste.

Deutschland hatte die erste Flak

Stupp konstruierte Ballonabwehrgeschütze in Form großkalibriger Gewehre auf Wagenchellen, die steil nach oben feuern konnten. Es gelang aber nur, einen einzigen französischen Ballon herunterzuholen.

Um 1843 baute der Nürnberger Mechaniker Leineberger ein großes Dampfluftschiff, das niemals aufgestiegen ist. Der Versuch des Franzosen Giffard, einen durch Maschinenkraft angetriebenen Propellerballon mittels eines als Steueruder dienenden Dreiecksegels zu lenken, mißlang nach anfänglichen Erfolgen, da der Ballon 1855 durch Explosion zerstört wurde. Ein eigentliches Luftschiff bauten die Deutschen Wolfert und Baumgarten. Nach mehreren gelungenen Fahrten explodierte der zum Antrieb verwendete Gasmotor von 8 PS. am 12. Juni 1897 in einer Höhe von 600 Meter über dem Tempelhofer Feld, dem heutigen Zentralflughafen der Reichshauptstadt; die Piloten erlitten den Verbrennungstod und stürzten verkohlt zu Boden. Schon ein Jahrzehnt vorher aber hatte Graf Zeppelin seine Gedanken zum Bau eines lenkbaren Luftschiffes, groß, stark, in Zellen eingeteilt, damit etwaige Einschüsse nicht für das Ganze gefährlich werden könnten, in einer musterhaft klaren Denkschrift zusammengefaßt. Mit unerschütterlicher Ausdauer erhob er den Luftkreuzer aus dem Bezirk unsicheren, langsamen Vortwärtstretens in den Wirkungskreis siegreicher Tat.

Das Flugzeug eines alten Wienerers

Vom ersten nennenswerten Fluggerät, das 1807 der Wiener Jakob Degen erbaut hat bis zum militärisch brauchbaren Flugzeug führte der Weg über theoretische und praktische Versuche, unter denen die Vorschläge eines Dampfflugzeuges, 1820 von dem Erfinder des Fahrrades, Drais von Sauerbrunn, entwickelt, die Muskelkraftmaschine des genialen Friedrich von Driberg aus dem Jahre 1845, die wie eine Vervollkommenung der grundsätzlichen Erkenntnisse des universalen Leonardo da Vinci erscheint, und die 1868 konstruierte „Taube“ Joseph M. Kaufmanns hervortragen. Auch der Maler Arnold Böcklin steuerte in den achtziger und neunziger Jahren mehrere und zum Teil recht brauchbare Vorschläge bei. Die Bedeutung der auf Beobachtungen des Vogelfluges und Messungen des Luftwiderstandes systematisch aufgebauten Segelflugversuche Lilienthals für das Flugwesen erwies sich als so groß, daß ein zeitgenössisches Urteil, wonach der Augenblick, seit dem die Menschen fliegen können, mit dem Tage zusammenfällt, an dem Lilienthal 1891 seine ersten 15 Meter in der Luft durchgemessen hat, verständlich wird.

Die Eroberung des Luftraumes ist eine der größten Taten deutschen Erfindergeistes. Daß die deutsche Luftwaffe im gegenwärtigen Kriege die beherrschende und im Zusammenwirken mit der Land- und Seemacht auch eine entscheidende Rolle spielt, ist dem Weltbild des Führers und der Tatkraft seines Paladins, des Reichsmarschalls Hermann Göring zu verdanken.



Anker

Naturreine Dauer-Backhefe

Warum umständlich,

wenn es auch einfach geht?

Mit Anker Dauerhefe brauchst Du, liebe Hausfrau, keinen Vorteig. Der Kuchenteig geht nur einmal in der Backform und in 1 1/4 Stunden ist ein schöner wohlgebackener Kuchen fertig.

Ankerbrotfabrik A.-G. Wien X

In Packung zu 10 Pfennig überall zu haben. Rezepthalt gratis!