

Herausgeber: Ernst Vergani.

Abonnement für die Provinz:
 Morgen- u. Abendblatt mit täglich einmaliger Beilage.
 Vierteljahr 2. 90; monatlich 7. 50; mit täglich zweimaliger
 Beilage, Vierteljahr 11. 50; monatlich 9. 50; Progreß
 Blatt extra: Vierteljahr 12. 50; monatlich 10. 50.
 Für Deutschland, das britische Indien und die Türkei
 Zusätze: Vierteljahr 2. 25.
 Für alle dem Weltpostamt angehörenden Postämter:
 Vierteljahr 2. 15.

XVIII. Jahrgang.

Von Dr. phil. Raimund R i m f ü b r.

Der Name der Brüder Wright hatte in Fachkreisen infolge der schönen Gleitflüge, welche sie seit 1900 mit einer Reihe von Apparaten ausführten, einen guten Klang. Die beiden Amerikaner entwickelten eine solche Geschicklichkeit in der Durchführung von Gleitflügen und zeigten eine solche Aufnahmefähigkeit für fremde Ideen, daß man mit gutem Rechte ihnen das schönste Vorrecht stellen

konnte und die Schaffung eines vollkommen flugfähigen Motorfliegers und damit die praktische Lösung des Flugproblems ihnen allem Anscheine nach ohne besondere Anstrengung als reife Frucht in den Schoß fallen mußte. Der Umstand, daß die beiden Wrights seit 1902 sehr zurückhaltend wurden und man seitdem keine vollkommen einwandfreien und genügend beglaubigten Berichte über ihre Leistungen mehr erhalten konnte, während sie bis dahin über ihre Versuche recht ausführliche und rückhaltslose Broschüren veröffentlichten, mußte freilich den Fachmann stutzig machen. Man wollte diese Geheimnisthämerei damit motivieren, daß noch nicht alle Patente erteilt seien, daß man eine Indiscretion fürchte u. s. w. Keiner dieser Gründe ist jedoch stichhältig. Es wäre den Brüdern Wright, falls sie nur den ernstlichen Willen dazu gehabt hätten, gewiß nicht schwer geworden wie für ihre früheren Gleitflugerfahrungen so auch für ihre Motorflüge einen völlig einwandfreien Gewährsmann zu gewinnen, von dem sie auch keinerlei Indiscretion zu fürchten gehabt hätten. Ingenieur Octave Chanute, der berühmte amerikanische Flugtechniker und Vorkämpfer der Wrights, wäre trotz seines hohen Alters gewiß nicht gern gekommen, die Fortschritte seiner Schüler zu sehen und davon Zeugnis zu geben. Nachdem dies nicht der Fall war, müssen wohl noch andere Gründe im Spiele gewesen sein und nicht bloß die Furcht vor Indiscretion etwa, welche die Erfinder davon abhielten, ihre angeblichen Leistungen verifizieren zu lassen. Ueber den tatsächlichen Erfolg der Versuche der Amerikaner mit ihrer Motorflugmaschine schwört also derzeit noch ein geheimnisvolles Dunkel. Wären die Leistungen der Wrights im Gleitfluge durch das Zeugnis von O. Chanute, der davon selbst Photographien aufgenommen hat, nicht über allem Zweifel erhoben, könnte man sich mit dem Wright-Kummel wohl leicht abfinden, indem man denselben einfach für einen geistigen Schwindel eines amerikanischen „Bluff“ ansehen würde, aber den Entwurfs- und den Ausführungsgang der Wrights nicht kennt und der

wie klein der Sprung vom Gleitsieger zum wirklichen Motorsieger ist, wird sich jedoch auch mit dieser Erklärung nicht zufrieden geben können, da er gar keinen stichhaltigen Grund anzugeben in der Lage wäre, für seinen Zweifel an der faktischen Realität der von den amerikanischen Erfindern angeblich erzielten Leistungen. Wenn die Brüder Wright bis heute die angesagten Erfolge tatsächlich noch nicht zustande gebracht haben sollten, so kann dies schon morgen der Fall sein. Wenn ihnen nicht das Geld ausgeht und sie es nicht etwa gar zu ungeschickt anstellen sollen, ist ja gar kein Zweifel, daß die Wrights ihre Gleitsflugmaschine, wenn sie nicht schon wirklich geflogen sind, über kurz oder lang zum Fliegen bringen müssen. Man mag also über die bisherigen Leistungen der amerikanischen Flugtechniker denken wie man will, man mag ihnen aufs Wort glauben oder noch zweifeln, daß sie wirklich schon so viel erreicht haben, als sie angeben — einerlei — sicher ist, daß von einer bloßen Dabierung keine Rede sein kann. Dies erhellt ja auch schon vollkommen klar und deutlich aus den Bedingungen, unter denen die Brüder Wright der französischen Kriegsverwaltung ihren Apparat angeboten haben. Sie verlangen wohl eine Million Franken. Allein dieser Preis soll nicht früher ausbezahlt werden, ehe der Wert ihres Apparates „in Gegenwart offizieller Repräsentanten durch einen Flug von wenigstens 50 Kilometern in wenigstens einer Stunde dargetan ist“. Man scheint auf diese Erklärung der Amerikaner selbst in den aeronautischen Fachorganen kein besonderes Gewicht gelegt zu haben. Und doch erscheint sie von allergrößter Wichtigkeit und geeignet, jeden Zweifel an der Realität der angeblichen Leistungen der Wright'schen Flugmaschine zu zerstreuen. Es ist wohl kaum anzunehmen, daß die Wrights derartige Bedingungen stellen würden, wenn sie ihrer Sache nicht ganz sicher wären, denn sie wissen ja nur zu gut, daß sie im Falle eines Fiascos alles riskieren. Sind die Amerikaner aber tatsächlich imstande den proponierten Bedingungen Genüge zu thun, dann ist wohl der geforderte Preis

Die Flugtechnik und speziell die Technik des persönlichen Kunstfluges hatte dank der Arbeiten zahlreicher Forscher schon einen hohen Grad der Entwicklung erlangt, als die amerikanischen Erfinder angingen, sich mit der Flugfrage zu beschäftigen. In erster Linie waren die grundlegenden und klassischen Arbeiten des genialen deutschen Flugforschers Otto Lilienthal in Berlin zu nennen, der schon vor einem Jahrzehnt im Gleitfluge Leistungen aufzuweisen gebracht hat, welche jene der Wrights auch heute noch in den Schatten stellen, wenn man auf die weitaus günstigeren äußeren Umstände Rücksicht nimmt. Die Amerikaner führten ihre Versuche von den Sandhügeln einer flachen Meeresküste aus durch, Lilienthal benützte anfangs einen künstlichen Erbhügel, den er sich bei Großschierfeld aufschütten ließ, später verlegte er sein Versuchsterrain in die Rhinower Berge. Die Gleitflüge Lilienthals müssen deshalb selbst bei gleicher Breite und Dauer wesentlich höher eingeschätzt werden als jene der Amerikaner. Es mag dahingestellt bleiben, ob die Wrights zu den Rhinower Bergen oder einem beliebigen andern, im Innern eines Continents liegenden Terrains, wo die Luft nicht so schön glatt und gleichförmig dahinströmt,

wie über einen klagen Meeresstrand, sondern thätlich durcheinandergewirbelt wird und jeden Augenblick Richtung und Stärke ändert, auch nur annähernd so günstige Resultate zustande gebracht hätten wie Lilienthal. Dadurch wird das Verdienst der beiden Amerikaner um die Förderung der praktischen Flugtechnik natürlich nicht um ein Jota herabgemindert, es sollte bloß darauf hingewiesen werden, daß man die Leistungen der Schüler mit einem anderen Maße messen muß als jene des Meisters. Es gereicht den Brüdern Bräutigam zur hohen Ehre, daß sie sich stets voll Stolz als Schüler Lilienthals bezeichneten und dessen Verdienste nicht nur klar erkannt, sondern auch voll und ganz gewürdigt haben, und zwar schon zu einer Zeit, wo die Meinungen über den Wert der Arbeiten Lilienthals für die Entwicklung der Flugtechnik noch sehr geteilt waren. Heute ist es freilich anders geworden. Schreiber dieser Zeilen darf wohl mit Befriedigung darauf hinweisen, daß er nach Kräften sein Scherflein dazu beigetragen hat, um diesem Umwande der Meinungen vorzuarbeiten. Schon zu einer Zeit, wo die damals maßgebenden Autoritäten auf dem Gebiete der Flugtechnik noch recht herbe Urtheile über die „Luftsprünge“ des Berliner Flugkünstlers abgaben, hat er mit allem Nachdrucke klar und deutlich erklärt: „Die Zukunft der Flugtechnik geht über Lilienthal. Nur durch rasches Fortarbeiten auf dem von Lilienthal gebahnten Wege ist in absehbarer Zukunft die Schaffung eines Apparates für die ballonfreie Fortbewegung eines Menschen durch die Luft zu erwarten.“ Die Erfahrung hat diese Voraussage glänzend bestätigt. Der erste „homo volans“ ist ein Schüler unseres Lilienthal. Wir Deutsche können und müssen stolz sein, daß unsere Nation einen solchen Genius hervorgebracht. Es ist dies gewiß kein Anfall von Chauvinismus, der, wie überall, auch in der Flugtechnik nur ein schwerer Nemesis der Entwicklung ist. Ein Franzose hat ja vor kurzem in einem Vortrage über die Fortschritte

der Flugtechnik, nachdem er die Verdienste Lilienthals in nahezu enthusiastischer Weise hervorgehoben, gesagt: „In drei Jahren werde ich ihm ein Denkmal setzen müssen.“ Man hört aus diesen Worten, welche der geschätzte Pariser Luftschiffer und Flugtechniker Archedean vor den Mitglie derten der internationalen aeronautischen Kommission sprach, einen leisen Vorwurf heraus. Wenn ein Franzose so spricht, ist wohl Bescheidenheit nicht am Plage. Auch die amerikanischen Flugtechniker, insbesondere Ingenieur Octave Chanute, Mr. Herring und die Brüder Wright, nennen sich voll Stolz Schüler Lilienthals und lassen seinen klassischen Leistungen volle Würdigung angedeihen. Als Otto Lilienthal im Vereine mit seinem Bruder an die Durchführung der ersten bescheidenen Gleitflüge ging, die eigentlich mehr „Aufsührungs-“ als Flüge zu nennen waren, hatte man in den damals maßgebenden Luftschiffkreisen nicht das geringste Verständnis für die grundlegende Bedeutung dieser Forschungen. Das tragische Ende des fähigen Mannes bot den kurzschichtigen Mörkern, welche die Tragweite dieser Gleitflüge nicht zu erfassen vermochten, reichlich Gelegenheit, die ganze dynamische Flugwissenschaft wieder in Nichts zu bringen. Lilienthals Todessturz von seiner Gleitmaschine mußte wohl auch die begeisterten Freunde des Fliegersports recht abfärbend und entmutigend wirken. Die Reaktion dauerte jedoch glücklicherweise nicht lange. In England lebte ein unmittelbarer Schüler Lilienthals, der unter dessen persönlicher Leitung in Berlin den Gleitflug übte, Ingenieur Sinclair P. Pilcher, ein junger, begeisterter Flugtechniker. Pilcher ließ sich durch die Katastrophe von Rhinow, bei der sein Meister das Leben einbüßte, nicht abschrecken. Er experimentierte mit unermüdlicher Tatkraft weiter und erzielte Resultate, die zu den schönsten Leistungen berechtigten. Nach kurzem hatte die Flugtechnik leider das zweite Todesopfer zu beklagen. Pilchers Apparat zerbrach

in der Luft, der kühne Forscher stürzte und brach sich den Hals. Ein harter Schlag für die junge Schule! Am Kontinent blieb die Rückwirkung nicht aus. Von den Gegnern des persönlichen Aufstieges wurde das System für diese Unfälle verantwortlich gemacht, es hieß, die Gleitflüge seien eine halbschererische Produktion, sie hätten eigentlich lediglich eine sportliche Bedeutung. Ihr Wert für Weiterentwicklung der praktischen Flugtechnik wurde meist völlig verkannt. Neues Leben wurde erst wieder durch den amerikanischen Ingenieur Octave Chanute in Chicago in die Sache gebracht. Chanute hatte sich seit vielen Jahren eingehend mit dem kritischen Studium der gesamten Flugtechnischen Literatur befaßt. Die Ergebnisse dieser Arbeiten wurden 1894 unter dem Titel „Progress in flying machines“ veröffentlicht. Dieses Werk stellt bis heute die umfangreichste und trefflichste Geschichte der Flugtechnik dar und dürfte es noch lange Zeit bleiben. Neben dem klassischen Werke Silentschals: „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst“, ist das Buch von Chanute zur Bibel des Flugtechnikers geworden. Schade, daß dieses Werk seinerzeit nicht auch in deutscher Ausgabe erschienen ist. Wer auf flugtechnischem Gebiete Nützliches schaffen will, greife zunächst zum „Chanute“. Die Zeit und Mühe, welche auf das gründliche Studium dieses Buches verwendet wird, sind gewiß nicht verschwendet. Man wird wenigstens vor allzu großen Enttäuschungen sich dadurch schützen. Wie viele Flugtechnische Erfinder haben sich jahrelang abgemüht, bis sie endlich zu der traurigen Erkenntnis gekommen, daß sie auf dem Holzwege gewesen sind. Ein Blick in die Geschichte der Flugtechnik von Chanute hätte meist genügt, sie über die Ausichtslosigkeit ihres Projectes zu belehren oder ihnen zu zeigen, daß ihre vermeintlich neue, großartige Idee weder neu noch zweckmäßig sei.

(Schluß folgt.)

S
 d
 e
 an
 ge
 ste
 ge
 ba
 lei
 sei
 ge
 G
 sto
 in
 de
 M
 ll

 da
 ein
 po
 w
 ful
 wi
 mi
 da
 rei
 Ur
 De
 Se
 Un
 fan
 Be
 b