Nr. 56. Morgen-Ausgabe. XXXII. Jahrgang.

Expedition und Administration Herrengasse 12 neu, ebenerdig.
Redaktion Herrengasse 12 neu, 1. Stock.
Telephon-Verbindung:
Redaktion interurban . . . Nr. 2935
„ städtisch . . . Nr. 2468
Expedition . . . Nr. 2403 a
„ Spezial . . . Nr. 3657
Administration . . . Nr. 2046
Direktor . . . Nr. 2046 b
Buchdruckerei . . . Nr. 2934

Prager Tagblatt.

Abonnement für die Morgen- und Abendausgabe zusammen:
in der Administration und den Filialen:
monatlich . . . 3 K 80 h
Mit Zustellung ins Haus:
monatlich . . . 4 K 20 h
Mit täglich 1maliger Postversendung:
monatlich . . . 4 K 80 h
Mit täglich 2maliger Postversendung:
monatlich . . . 5 K 20 h
mit „Prager Fliegenden", monatlich 60 h mehr.
Einzelne Nummer
Prag . . . 8 h
Auswärts . . . 10 h

Erscheint täglich 2 mal. Samstag mit Beil. „Prager Fliegende".

Mittwoch, 26. Februar 1908.

6 Uhr Früh. 5 Uhr Nachmittag.

Feuilleton.

Der fliegende Mensch.

Von Regierungsrat J. Hofmann. (Berlin.)*)

In der Nummer vom 22. Januar zeigt der Londoner Punch den Ikarus hinter einem Fessen sitzend, wie er, die Hand über den Augen, auf den Farmanschen Drachensflieger hinspäht und in die Worte ausbricht: „Verflüchter Kerl; hätte ich nicht auch so machen können!" Das Bild trägt die Ueberschrift „Berufsneid" (professional jealousy).

Ich möchte den Ikarus an der Tafel der Unsterblichen nicht stören, aber einmal fragen: Ist der Kreisflug Farmans dazu angetan, bei irgend einem, der im Kampfe um die Beherrschung der Luft flügellahm geworden ist, das Gefühl des Neides zu erwecken? Nein und abermal nein! Es ist vielmehr das Gefühl der Befreiung für jeden, der wie ich jahrelang in diesem Kampfe steht, aus dem circulus vitiosus herauszukommen, daß man den Flug kleiner Maschinen bemuhert sah und für den Flug großer Maschinen keinen Glauben fand, also, wenn man Geld zu diesem Zwecke wollte, von Haus aus oder nach den ersten kostspieligen Versuchen auf Ablehnung stieß. Und dabei sind die Summen, die für die Flugmaschine gespendet wurden, verschwindend gegenüber dem, was man hoffnungsfreudig der Ausbildung des Lenkballons opferte.

Waren schon die Flüge oder, um mit den Versuchen zu reden, die Sprünge von Santos Dumont im Herbst 1906 geeignet, manches in alten Anschauungen verhärtete technische Gemüt im Innersten zu erschüttern, so hat der Kreisflug Farmans vom 13. Januar d. J. völlig in diese Begriffswelt Bresche gelegt. Mit dem „Springen" war es jetzt aus. Kein Flug kommt mit einem Satz um einen Vol au vent herum; also mußte es wohl geflogen sein. Und es ist vorläufig ganz gleichgültig, wie und warum Farman den Kreisflug zurückgebracht hat. Aber, daß er ihn fertig gebracht hat, das ist es, worüber die Allgutmütigen Kopf schlagen können; „Gesetzt Euch das verdiente heiße Bad!"

Sieht man sich nun die Maschine Farmans mit technischen Blicken an, prüft man, welche Vorzüge sie gegen ihre unmittelbaren Vorgänger hat, oder was ihr noch fehlen möchte, so findet man z. B. im Vergleich mit dem Drachenflieger von Santos Dumont, daß sie viel besser gegen den Angriff seitlicher Winde eingerichtet ist als die Maschine des Brasilianers. Sie ist ein Doppeldecker, ein Hartgrove-Drachen, aber ohne lotrechte Wände, und die beiden den Flügeln entsprechenden Hälften des Drachen befinden sich nahezu in einer Ebene, nicht in einem V, wie bei Santos Dumont. Endlich ist der der Steuerung dienende kleine Kastendrachen hinter der Maschine, nicht wie bei Dumont vor ihr angebracht. Namentlich der letztere Umstand ist wichtig. Wenn ein Vogel ahnungslos von einem seitlichen Windstoß gepackt wird, so treibt er nach Maßgabe seiner Seitenflächen ab, dreht sich dabei aber, weil die Luft hauptsächlich auf den wie eine Fahne abstehenden Schwanz einwirkt, um seinen Schwerpunkt ganz selbständig mit dem Kopf gegen den Wind, womit die Gefahr beseitigt ist.

Ob der Propeller vorn oder hinten an der Maschine ist, ist für den Vortrieb ziemlich gleichgültig. Ob die Tragflächen übereinander liegen, wie bei Chanute, Bristol, Santos Dumont, Esselhammer, Farman, Pischof, Delagrange, Zathy, Meisner, oder hintereinander wie bei Kreß, Langley, Blériot, Graf de la Vaulx, oder ob überhaupt nur einfache Tragflächen vorhanden sind, wie bei Henson, du Temple, Lilienthal, bei meinen Drachenfliegern, bei Buio, Capitaine Ferber, Wossmüller, Ettrich-Weiß, ist für große Geschwindigkeiten auch einerlei, wenn nur die Flächen selbst eine Unterteilung besitzen, so daß die gepreßte Luft nicht nur am Rande der Flügel, sondern auch zwischen den Flügeln entweichen kann. Hat man eine solche Unterteilung nicht, so ist man auf Flügel angewiesen, die wie Modensflügel in der Richtung des Fluges sehr tief und senkrecht zur Flugrichtung sehr breit sind. Farman hat zwei um 1½ Meter übereinander liegende Tragflächen von je 2 Meter Länge und 10 Meter Breite.)

Nun habe ich in der vorsichtenden Aufzählung von Drachenfliegern Namen wie Tatin, Voisin, die Antoinette-Gesellschaft u. a. gar nicht erwähnt. Und doch ist „ein guter Ruf besser denn gute Salbe", sagt der Prediger im 7. Hauptstück; und gerade die Farmansche Maschine ist z. B. nicht von Farman, sondern von den Gebrüdern Voisin in Paris gebaut. Wie kommt es nun, daß alle Welt von Farman, nicht aber von Voisin spricht und nicht von Levavasseur, ohne dessen Motor Farman wohl zaudeln, aber nicht fliegen könnte? Und wie kommt es, daß Farman, der sich erst seit einem halben Jahre mit der Flugtechnik befaßt, an die Spitze aller fliegenden Menschen getreten ist, er, der früher nur einmal ein einschlägiges Erlebnis hatte, indem er bei dem Rennen in der Auvergne 1905 sein Automobil in den Abgrund steuerte, selbst aber mit seinem Begleiter in die Aeste eines Baumes „flog" und dort hängen blieb.

Die Beantwortung dieser Fragen läßt uns sofort einen richtigen Blick gewinnen für das, was in der Flugtechnik wirklich erreicht ist. Der Vater des Drachenfliegers, der Engländer Henson, würde wahrscheinlich entsetzt sein, wenn er sähe, wie rückschrittlich die sieghaften Pariser Drachenflieger gegenüber dem seinigen von 1843 in der Konstruktion sind. Alles, was die neuen Drachenflieger vor den alten voraushaben, ist die rohe Kraft, getiefert durch den leichten Motor. Man kann es angesichts dieser Sachlage Levavasseur nicht verübeln, wenn er seinen Anpreisungen der Antoinette-Motoren schreibt: „eine Flugmaschine erfinden, heißt gar nichts; sie bauen nur wenig; aber einen Antoinettemotor dabei zu verwenden, das ist das Ganze."

Es muß wirklich von diesen fast gleich unbehaltenen, aber stets mit leichtem Motor ausgerüsteten Drachenfliegern bei lieblichem Wetter derjenige zum Siege kommen, dessen Steuermann die meiste Schneid und die größte Kaltblütigkeit entwickelt. Da die Frage nach dem besten Steuermann für den Kreisflug vom 13. Januar aber zusammenfällt mit der Frage nach dem ersten Steuermann, so sind die Erungen Farmans auch verdiente. „Illi robur et aes triplex circa pectus erat" sang schon Horaz auf den ersten, der das gebrechliche Schiff durch die Wellen führte. Es wäre aber ganz falsch, zu glauben, daß der Drachenflieger zu nichts weiterem berufen ist als etwa zu einem Lustfahrrad für ein oder zwei Personen, wobei Tod und Leben in jedem Augenblick von der Geschicklichkeit und Aufmerksamkeit des Führers abhängen. Der Drachenflieger muß ein Luftfahrzeug werden, entsprechend dem Automobil auf dem Lande oder dem Dampfer auf dem Wasser. Jetzt, wo das Fliegenwollen ohne Ballon in den Augen der Menge nicht mehr als ein lächerliches Unternehmen gilt, finden sich hoffentlich auch Geldleute, die diejenigen, die schon ein Menschenalter für den Drachenflieger kämpfen, in den Stand setzen, ihre Gedanken auszuführen und ihre Erfahrungen zu verwerten. Da nenne ich z. B. Kreß in Wien, der in Ermangelung von Besserem jetzt Drachenflieger und Schwingenflieger als Spielzeuge baut. Da nenne ich in der Unbedachtsamkeit mich selbst, der ich „trübselige" Zeitungsartikel schreibe und den Leuten aus dem Wege gehe, die mich nach meiner Flugmaschine fragen. Eins ist sicher: ob man uns alle Vorkämpfer für den Drachenflug wieder zur Arbeit heranholt oder uns kalt gestellt läßt; so wie die Farmansche und ähnliche Maschinen werden die künftigen Flugmaschinen nicht aussehen. Denn ein Lindworm ist wohl nie gut geflogen, und ein Hasan auch nicht.

An den nach unten hohl gekrümmten Tragflächen, einem Erbteil Lilienthals, und dem Ergebnis eines Trugschlusses über das Schalenkreuz, wird man auch nicht hängen bleiben. Das habe ich bei meinem Vortrage in Frankfurt a. M. vor elf Jahren durch meinen mit Kohlensäure getriebenen kleinen Drachenflieger unaufsichtlich nachgewiesen. Das Maschindingchen flog damals vom Boden aus durch den ganzen Saal und hielt die Flügel artig wie ein Vogel mit der Hohlseite nach unten. Am Ende des Saales angelangt, warf es sich, jedenfalls durch die Luftspannung an der Wand veranlaßt, auf den Rücken und flog in dieser Lage zum Pult zurück. Mancher der damals anwesenden Herren aus dem Gelehrtenrat deutscher Ingenieure und dem Technischen Verein, deren freundlichen Einladung ich gefolgt war, wird sich vielleicht des Versuches noch gern erinnern. Ferner glaube ich nicht, daß die langen Anlaufwege, welche die jetzigen Drachenflieger benötigen, bis sie zum Flug kommen, auf die Dauer behagen. Santos Dumont und Farman brauchen auf ebenem Boden gegen den Wind 20 bis 40 Meter und mit dem Wind 50 bis 100 M., ehe sie den Boden verlassen. Das ist aber leicht zu vermeiden, wenn man die Tragfläche parallel zum Boden läßt, so daß sie die Luft wie ein Messer durchschneidet, und die Flügel erst dann ausdreht, wenn das Fahrwerk die nötige Geschwindigkeit erlangt hat, was mit einem Drittel der vorigen Wege zu erreichen ist. Vielleicht kommt man auch auf meine alten Konstruktionen des Abflugs aus dem Stand zurück.

*) Regierungsrat Hofmann in Berlin, ein bekannter Rechnungsrat, gibt in der „Frankfurter Zeitung" obischeinde überschätzliche Darstellung über den Stand der Flugmaschinentechnik.