

LUFTSCHIFFFAHRT.

DER STAND DER FLUGTECHNIK 1902.

(Aus dem am 7. Jänner 1903 zu Wien im großen Festsaale des Ingenieurvereines gehaltenen Vortrage über Luftschiffahrt.)

Von Victor Silberer.

Auf dem Felde der Flugtechnik wurden im Jahre 1902 eigentlich gar keine praktischen Versuche gemacht. Es ist nichts Nennenswertes geschaffen worden. Das Bedauerlichste ist, daß der Mann, der bei uns in Österreich mit großen Versuchen am weitesten gekommen ist — es ist das unser Landsmann Wilhelm Kress, dessen Apparat vor zwei Jahren in Tullnerbach verunglückt ist — nicht weiter dazugekommen ist, seinen Apparat zu probieren. Ich bin nicht so optimistisch zu glauben, daß Kress mit seinem Apparate oder überhaupt jemals fliegen wird, aber es ist gewiß, daß die Versuche mit dem jetzt existierenden Apparat jedenfalls fortgesetzt werden sollten, weil sie sehr lehrreich und wertvoll sind. Wenn man bedenkt, daß der Mann im ganzen mehr als 60.000 K ausgegeben hat, um seinen Apparat zu beschaffen, daß der Apparat nun existiert und nur bei einem Vorversuche verunglückt ist, obendrein nicht infolge seiner flugtechnischen Eigenschaften, sondern als Wasserfahrzeug — er ist nämlich leck geworden und untergegangen — so muß man es sehr bedauern, daß diese Versuche keine Fortsetzung gefunden haben, und zwar nicht durch die Schuld des Erfinders, der weitere Versuche machen würde, sondern weil ihm die Geldmittel fehlen. Ich kann nur das tiefste Bedauern aussprechen, daß das Kress-Komitee des Flugtechnischen Vereines, das die ganze Aktion ins Leben gerufen hat, sich zurückgezogen und aufgelöst hat, indem die Herren erklärten, sie betrachten ihre Aufgabe als beendet, doch »wollen sie Kress auch weiterhin moralisch durch ihre Sympathien unterstützen«. Mit moralischen Sympathien aber kann Kress nicht fahren, er braucht dazu vielmehr — Geld.

In England ist Hiram Maxim zu nennen, der jetzt nach Amerika gehen will und ein ernst zu nehmender Mann ist. Er will einen neuen großen Apparat machen, das Modell ist bereits vorhanden, er will sich damit auch an der Ausstellung in Saint Louis beteiligen.

In Amerika soll Professor Langley im Auftrage der amerikanischen Regierung an einer neuen Flugmaschine nach dem System seines »Aërodon-Modells« arbeiten, mit dem er vor etwa sechs Jahren bereits günstige Experimente ausführte. Nähere Details werden nicht bekanntgegeben.

In Sidney in Australien arbeitet der unermüdliche Hargrave rüstig weiter; er soll jetzt an einer Einmannflugmaschine arbeiten, mit welcher in der Bai von Sidney experimentiert werden soll. Hargraves Flugmaschine ist ein Drachenflieger, unterscheidet sich von anderen ähnlichen Konstruktionen hauptsächlich durch das relativ geringe Gewicht und soll komplett samt Führer und Dampfmotor bloß 150 kg wiegen.

Von Erfindern von Schraubenfliegern ist Ganswindt in Berlin zu nennen, der kürzlich in Paris gewesen sein soll, um dort einen sehr leichten Motor zu kaufen.

In Paris experimentierten Vicomte Decazes und Georges Besançon mit ihrer großen Luftschraube von 6 m Durchmesser und 29 m² Fläche. Es wurde mittels Elektromotorantrieb eine Hubkraft von 67 kg erzielt, also beiläufig soviel, wie Professor Wellner mit seinen großen Schrauben und dem Segelrade erreichte.

In Belgien arbeitet Henry Villard an einem großen Tragschraubenflieger.

Was die Flügelflieger betrifft, so arbeitet in Deutschland Stenzel in Hamburg an der Vervollkommnung seines Apparates, in Frankreich ist M. Firmin-Bousson zu nennen. Versuche wurden aber im vergangenen Jahre nicht ausgeführt.

In Amerika arbeiten Herring und Chanute im Geiste ihres Meisters Lilienthal weiter; Versuche wurden aber auch dort im Jahre 1902 nicht angestellt. Chanute ist schon ein alter Herr, der sich noch immer lebhaft für die Vervollkommnung seiner Gleitmaschine interessiert. Er hielt erst kürzlich wieder in New-York einen Vortrag über »Flying«, allein für Experimente mit Gleitmaschinen, welche jugendliche elastische Kräfte fordern, sind die Knochen Chanutes doch schon zu alt. Von Chanutes Schüler, Professor Herring, hat man seit längerer Zeit nichts gehört; er soll sich bei einem Automobilunternehmen stark engagiert haben, wodurch seine Zeit sehr in Anspruch genommen wird,

Whitehead, der im Vorjahre mit einem Drachenflieger gelungene Versuche angestellt haben soll, arbeitet gleichfalls an einer Maschine in Bridgeport in Connecticut. Er ist ein Deutscher und hieß früher Weißkopf.

Erwähnenswert wären noch die Versuche mit Gleitmaschinen, welche Kapitän Ferber in Nizza angestellt hat. Ferbers Maschine gleicht äußerlich ganz dem Apparate von Chanute und Wright. Ferber stellt seine Versuche mit Zuhilfenahme eines riesigen Rundlaufapparates an, an dem der Apparat suspendiert ist. Dadurch verlieren die Experimente an Wert gegenüber den Arbeiten von Chanute, Herring und Wright, welche ohne Zuhilfenahme künstlicher Suspensionen ganz in der freien Luft experimentierten.

Alle diese Maschinen sind, wie gesagt, aber nur in Arbeit und es ist bis jetzt nichts versucht worden, was sich in der Praxis bewährt hätte. Dieses Jahr — 1903 — wird nun wohl manche Versuche bringen, schon aus dem Grunde, weil für das Jahr 1904 die große Ausstellung in St. Louis bevorsteht, bei welcher der große Wettbewerb ausgeschrieben ist. Man hat für eine wirkliche Flugmaschine den Preis von 100.000 Dollars ausgeschrieben und man schmeichelt sich in Amerika, daß das hinreichen wird, um wirklich eine Flugmaschine herauszubringen. Man verlangt aber nicht nur, daß der Betreffende mit seiner Flugmaschine in Amerika fährt, er soll auch vorher schon zu Hause das leisten, was man von ihm in Amerika verlangt. Man beabsichtigt damit, wie es scheint, einen zu großen Andrang und ein Fiasko zu vermeiden.

Die Sache hat aber einen Haken. Hat es der menschliche Geist in der ganzen Zeit bis heute nicht erreicht, eine Flugmaschine zuwege zu bringen, so ist es wohl sehr schwer anzunehmen, daß gerade jetzt binnen einem Jahre wegen des Preises in St. Louis eine solche Maschine zu stande kommen wird, umsomehr, als der Preis nichts ist, als eine Fata morgana, die den Flugtechnikern vorgehalten wird. Von dem Gelde, das einer vielleicht gewinnen würde, kann er heute kein Luftschiff bauen. Und diejenigen, die es bauen wollen, haben kein Geld; für die Aussicht oder Hoffnung auf den Preis gibt aber auch niemand Geld!

Was für die Entwicklung der Flugtechnik notwendig ist, wären fortwährende Versuche. Ich weiß nicht, woher man die Berechtigung zu dem großen Optimismus hernimmt, den die Mehrheit der Flugtechniker bekundet, die immer wieder behauptet, daß das Flugproblem »theoretisch schon gelöst« sei. Ich habe darüber eine wesentlich andere Meinung. Auf alle Fälle kann mit einer »theoretischen« Lösung niemand in die Luft fahren, und eine praktische und damit wirkliche Lösung hat noch niemand gefunden. Um dazu zu kommen, wären wohl unendlich viele fortschreitende Versuche notwendig. Diese würden aber viel Geld kosten. Sehr viele Versuche sind schon deshalb notwendig, weil sich die Bestrebungen der Flugtechniker in zu viele Richtungen teilen. Man kennt jetzt Drachenflieger, Schraubenflieger, Flügelflieger etc. In diesen einzelnen Kategorien gibt es wieder vielerlei Abarten. Jeder Erfinder aber glaubt, seine Richtung sei die bessere. Da wäre also nur ein systematisches Arbeiten und die Durchführung jedes Versuches, jeder Idee bis in die letzte Konsequenz notwendig, um mindestens als positive Frucht eines negativen Versuchsergebnisses das zu haben, daß man weiß: so geht es nicht.

Wenn man es auf dem ganzen großen Versuchsfelde dann mit der Zeit dahin bringen würde, eine ganze Anzahl von Richtungen ausschalten zu können, so daß man die Versuchstätigkeit weiterhin auf ein kleineres Gebiet konzentrieren könnte, dann könnte vielleicht schließlich etwas erreicht werden. Dazu wären aber sehr zahlreiche Versuche nötig, und die kosten Geld! Fragen Sie nur Kress, und er wird Ihnen sagen, daß beispielsweise für die bescheidensten systematischen Versuche mit seinem Apparate 15.000 bis 20.000 K jährlich notwendig wären.

Mich wundert nur eines. Unsere Regierung hat doch für Versuche immer eine Menge Geld übrig, wenn auch das Parlament über die zu großen Ausgaben jammert. Die Kriegsministerien aller Länder geben jährlich viele Hunderttausende, ja oft Millionen für Versuche aus, z. B. wenn es sich um neue Gewehre oder um neue Kanonenmodelle oder Panzer u. s. w. handelt. Bei solchen Dingen spielen einige hunderttausend Gulden keine Rolle, die Geschichte wird jedenfalls probiert. Deshalb ist es unbegreiflich, daß man für eine Sache, die

für die ganze Zukunft der Menschheit so unendlich wichtig wäre, daß man für die Versuche auf dem Gebiete der Flugtechnik von den Regierungen kein Geld bekommt!

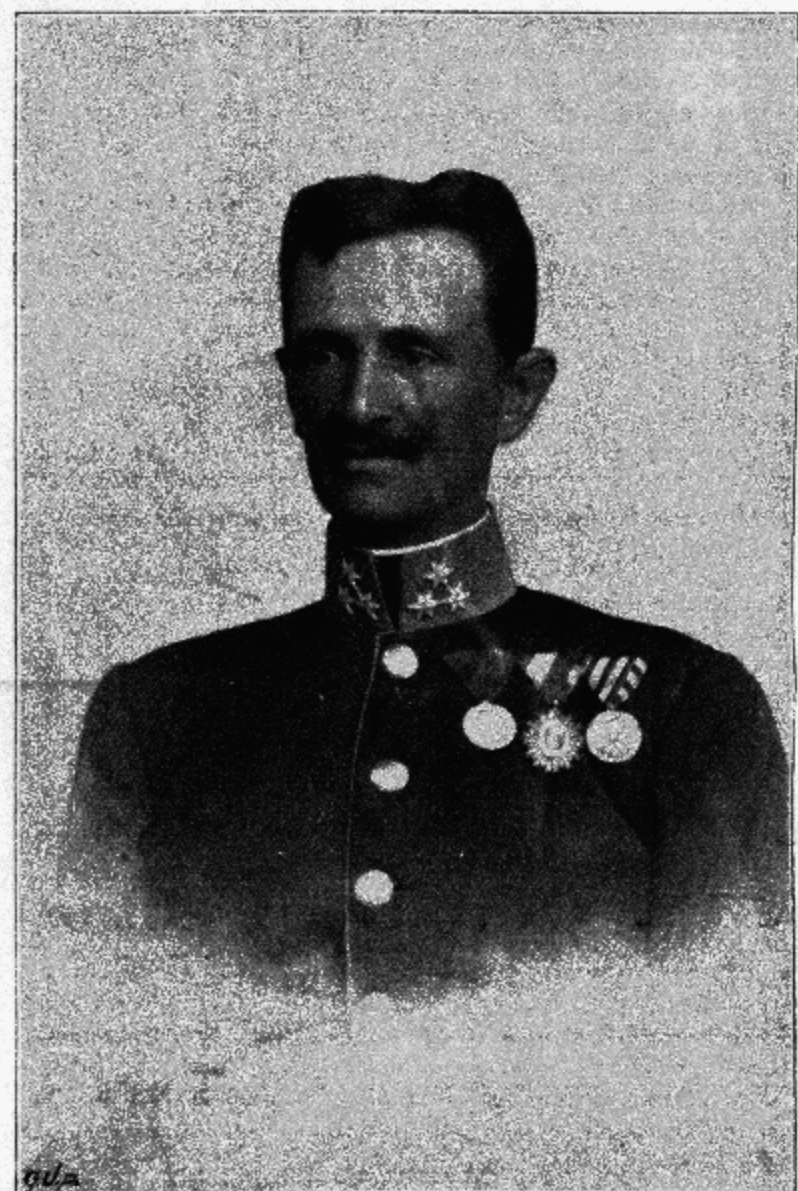
Was würde es dem Staate Österreich vorschlagen, wenn er jedes Jahr 50.000 K für diese Sache ausgeben würde?

Man soll ja nicht jedem, der kommt und erzählt, er habe etwas Großartiges erfunden, gleich 20.000 K geben, aber solche Projekte, die von maßgebenden Körperschaften vom militärtechnischen Komitee, von technischen Kapazitäten, von flugtechnischen Vereinen etc. gut befunden und empfohlen werden, sollten durch Geldmittel in jedem Staate unterstützt werden. Es ist aber merkwürdig, daß dies selbst in den größten Militärstaaten, wie Frankreich und Deutschland, ja auch in dem reichen Amerika bis heute nicht der Fall ist.

Da dürfen wir uns natürlich nicht wundern, daß wir in Österreich-Ungarn nicht so weit sind.

HAUPTMANN OTTO KALLAB.

Am 1. Februar hat sich ein vollständiger Wechsel in der Leitung der k. u. k. österreichisch-ungarischen militär-aëronautischen Anstalt vollzogen; an Stelle des bisherigen Kommandanten, Herrn Hauptmann Franz Hinterstoisser, ist Herr Hauptmann Otto Kallab zur Weiterführung der Luftschiffer-Abteilung berufen worden.



HAUPTMANN OTTO KALLAB,
DER NEUE KOMMANDANT DER K. UND K. MILITÄR-AËRO-
NAUTISCHEN ANSTALT.

Demzufolge bieten wir heute unseren Lesern ein wohlgetroffenes Bildnis des neuen Chefs unserer militärischen Luftschiffertruppe sowie eine kleine Skizze seiner bisherigen Laufbahn.

Otto Kallab, geboren in Wien 1864, wurde im Jahre 1883 als Kadett zum 84. Infanterieregiment ausgemustert. 1898 absolvierte er als Oberleutnant den militär-aëronautischen Kurs, wobei er sechs Freifahrten, darunter eine Alleinfahrt mit Landung am Plattensee verzeichnete. Im Jahre 1899 zum Hauptmann befördert, wurde Kallab seither alljährlich anlässlich der Waffenübungen teils in die militär-aëronautische Anstalt, teils zu den Ballon-Abteilungen am Steinfeld und in Przemyśl einberufen, wobei er Gelegenheit fand, vier weitere Freifahrten zu absolvieren, darunter die letzte am 29. August 1902 als Kommandant der Festungs-Ballon-Abteilung in Przemyśl von dort nach Kalisch in Rußland. Die Abfahrt von Przemyśl erfolgte damals um 3 Uhr früh, die Landung um 9 Uhr abends bei heftigstem Gewitter. Die Fahrt hatte sonach 18 Stunden gedauert und ist die längste, die bisher ein österreichischer Militär-Luftschiffer gemacht hat. Auch mit dem erzherzoglichen Ballon »Meteor« hat Kallab in den Jahren 1901 und 1902 wiederholt Freifahrten unternommen, darunter eine der schönsten und weitesten dieses Ballons, nämlich jene von Wien nach Leipzig, an der übrigens auch eine Dame teilnahm, und zwar die Cousine des Herrn Hauptmannes Kallab, Fräulein Ella Kerl aus Teplitz.

Mit den sieben Aufstiegen im »Meteor« hat Hauptmann Kallab im ganzen zwanzig Freifahrten gemacht. Seit dem Eintritte des neuen Kommandanten besteht nun die Leitung der militär-aëronautischen Anstalt aus folgenden Herren:

Kommandant: Hauptmann Otto Kallab;
Kommandant der Wasserstoffgasfabrik: Hauptmann Georg Schrimpf Edler von Schrimphof;
Lehrer: Oberleutnant Ottokar Herrmann von Herrmann, Fritz Tauber, Emanuel Quoika und Josef Ritter von Korwin.