

ihn im untersten Teile ein wenig schlapp läßt, so verschwindet das beim Emporlassen vollständig.

Das hier Gesagte gilt natürlich nur ganz im allgemeinen und unter normalen Witterungsverhältnissen. Es kann jedoch eine Menge von Fällen eintreten, welche eine besondere Rücksicht erheischen und wo man von der Regel abzugehen hat, ja wo es höchst empfehlenswert sein kann, gerade das Gegenteil von dem zu tun, was unter gewöhnlichen Umständen geboten erscheint. So z. B. ist es angezeigt, den Ballon so prall als nur möglich zu füllen, wenn ein kühler Regen niedergeht oder überhaupt immer, wenn die Lufttemperatur geringer ist als jene des aus der Erde kommenden Gases, ferner wenn während der Füllung die Sonne den Ballon stark bestrahlt und erwärmt hat, während zum Ende der Füllung sich der Himmel umzogen hat und die Sonne verschwunden ist etc. etc. In diesen und ähnlichen Fällen ist als ganz sicher anzunehmen, daß das Volumen des im Ballon befindlichen Gases durch die Abkühlung sehr bald abnehmen wird, weshalb es nur rationell und wirtschaftlich ist, den Ballon so prall als möglich zu füllen.

In der Luftschiffahrt hängt eben so unendlich vieles ganz von den äußeren Umständen, von der Witterung, von Sonne, Wolken, Wind, Feuchtigkeit etc. ab, daß es selbst für die Füllung keine schablonenhafte Anleitung auf alle Fälle geben kann, sondern sich auch dabei schon den Kenntnissen und der Erfahrung eines tüchtigen, kunstverständigen, alterprobten Fachmannes der größte Spielraum zur Betätigung bietet.

Ist die Füllung beendet und der Schlauch vom Appendix entfernt, so beginnt die Auftakelung des Ballons. Über diese folgt ein eigenes Kapitel.

Ich habe im vorstehenden die Rundfüllung in jener Methode der Vollkommenheit geschildert, zu der ich nach 25jähriger Praxis gekommen bin. Ich habe sie aber selber viele Jahre lang in viel weniger guter Weise ausgeführt, wie sie auch heute noch von sehr vielen Luftschiffern praktiziert wird, nämlich mit ganz ausgelegtem Schlauche gleich bei Beginn und mit stetem Näherrücken des ganzen Ballons mit allen Säcken gegen das Gasrohr zu bei jedem Höherlassen. Wie viele ganz unnütze Arbeit gibt es aber dabei! Das Hinaufschieben des größeren Teiles des Füllschlauches auf das Gasrohr und das stetige zeitweise Ablassen desselben während der Füllung und dem Emporlassen des Ballons bilden ein wahres Ei des Kolumbus. Bei dieser Methode rückt nur der Schlauch nach, der ganze Ballon bleibt aber vom Anbeginn bis zum Ende der Füllung fest auf seinem Platze und es ergeben sich daher nicht jene zahllosen Möglichkeiten zu Unordnung, die bei der anderen Methode unausgesetzt im Auge behalten werden müssen, wenn bei jeder Masche Weiterhängen der ganze Ballon in Bewegung gebracht werden muß!

(Fortsetzung folgt.)

DAS GLEITFIEBER.

Es ist wirklich merkwürdig und man sollte es kaum glauben, daß eine so ernste große Sache, wie die flugtechnischen Bestrebungen und Versuche der Menschen, ebenso der — Mode unterworfen sind, wie die Kleider, Hüte und Halskrägen! Und doch ist dies der Fall. Man kann in den letzten Jahrzehnten ganz streng abgrenzte Epochen nachweisen, wo man eine Zeitlang allerwärts nur auf den lenkbaren Ballon losging, dann aber wieder solche, wo man alles Heil und den durchschlagenden Erfolg bloß von der ballonfreien Flugmaschine erwartete, Epochen, in denen eben der Scheinerfolg eines Einzelnen die ganze Schar der Flugaspiranten zuerst in die eine Richtung, dann wieder das Blendwerk eines Zweiten mit unwiderstehlicher Macht in die andere Richtung hinstieg. Dabei gab es auch spezielle Epochen der Flügelflieger, der Hubschrauben, der Drachenflieger u. s. f. Jetzt aber haben die interessanten Versuche der Brüder Wright in Amerika und nebelhafte Berichte über ihre angeblichen großen Erfolge die neueste Mode auf dem Feide der flugtechnischen Versuche gezeitigt: die »Gleitflüge«.

Die Sache ist nicht neu. War es doch Lilienthal, der darin das meiste gezeigt und damit die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich gelenkt hat. Als aber der Arme bei einer Gelegenheit sich unversehens Hals und Beine brach, da er glaubte, gestützt auf die bisher gewonnenen Erfahrungen

und die in Hunderten von langsam ansteigenden Versuchen mühsam erworbene Praxis, schon etwas kühner werden zu können, da ward es mit den Gleitversuchen auf lange Zeit wieder ganz stille. Wohl gab es in verschiedenen Ländern zerstreut einige, die an der Idee des Gleitfluges festhielten und sie zunächst theoretisch wunderschön zu entwickeln und auszugestalten wußten; es dauerte aber geraume Zeit, ehe die quasi nur mehr unter der Asche fortglommende Gleitidee wieder aufzulodern vermochte. Das ist nun in den letzten Monaten gründlich geschehen und fast allerwärts sieht un- man neuestens von Gleitversuchen.

Würden nun diese Versuche von denjenigen, die sie anstellen, nur als das betrachtet und behandelt, was sie allein sind und als was sie auch praktischen und wissenschaftlichen Wert besitzen, nämlich als bloße Vorversuche für flugtechnische Studienzwecke, so könnte man sich über den lebhaften Eifer nur sehr freuen, der in dieser Sache jetzt von so vielen Seiten entfaltet wird. Leider wird die Geschichte aber nicht von diesem einzig richtigen, bescheidenen Gesichtspunkte aus betrachtet, sondern es gibt heute eine ganze Anzahl von Leuten, die von den Gleitflugversuchen viel mehr erwarten, als vielleicht wertvolle Erfahrungen und wissenschaftliche Feststellungen, Leute, die nämlich der noch immer sehr leichtgläubigen Mitwelt mit aller Bestimmtheit versprechen, daß sie es dahin bringen werden, mittels eines Gleitapparates vollständig zu fliegen!

Und das geschieht heute nicht bloß von einigen sattem bekannten professionellen Projektmachern, sondern es haben sich zu ähnlichen phantastischen Hoffnungen auch Männer verstiegen, die sonst gewiß ernst zu nehmen sind und die in absehbarer Zeit zu der Erkenntnis kommen dürften, daß sie eine Zeitlang von einer — flugtechnischen Modekrankheit, einer temporären Wahnidee befallen und gänzlich eingenommen waren.

Auch das wird schließlich kein Unglück sein; zu wünschen bleibt nur, daß die Sache mit möglichster Vorsicht betrieben werden möge und nicht etwa eine Reihe von Fällen zu verzeichnen komme, wo die Gleitflieger ihre Irrtümer schließlich mit dem Leben zu bezahlen haben. Gewiß wird die praktische Erprobung der mehr oder minder tadellos ausgerechneten Vorschläge der Flugtechniker stets Opfer fordern und der Weg zur Erkenntnis der Wahrheit in der Flugfrage wird unabwendbar gar reichlich mit Leichen unerschrockener Pioniere à la Lilienthal gepflastert werden müssen; umso mehr aber sollte man alle überflüssigen Opfer zu vermeiden trachten und insbesondere nicht Einrichtungen treffen, die besonders große Gefahren mit sich bringen.

Als eine Einrichtung dieser Art, die nicht unbedingt zu billigen sein dürfte, erscheint uns die jetzt in Paris erfolgte regelrechte Organisation von Preis-Gleitflügen, eine Schöpfung, die aus Versuchen rein wissenschaftlicher Natur einen förmlichen Sport machen wird.

Die Absicht, die dieser Idee zu grunde liegt, ist gewiß eine gute; man will den Wetteifer anregen, der eben durch Preise für die besten Leistungen angefacht wird. Dabei ist aber sehr zu fürchten, daß auf diese Weise die Sache sehr bald Opfer an Menschenleben in viel größerer Zahl kosten kann wie beim Betrieb dieser Flüge als rein wissenschaftliche Experimente.

Für den unbeteiligten stillen Zuseher, der dem aktuellen Getriebe selber ferne steht und dasselbe nur von ganz abseits, wenn auch mit reger Anteilnahme beobachtet, bildet der Umstand, daß sich jetzt auf einmal das allgemeine Interesse der flugtechnischen Kreise dem persönlichen Gleitfluge zuwendet, nur einen neuen starken Beweis für die Tatsache, daß sich die vermeintlich vorgeschrittensten des Faches noch durchaus nicht klar darüber sind, wo und wie der Hebel anzusetzen ist! Eine Disziplin, in welcher die ersten Kapazitäten noch so uneinig sind und in der jeden Augenblick noch ein neuer Weg eingeschlagen oder ein alter, schon verlassener plötzlich wieder aufgesucht wird, da hat es noch seine guten, seine sehr weiten Wege mit dem wirklichen Erfolge. Und je zuversichtlicher so mancher unverbesserliche Optimist und Phantast das große Problem für »im Prinzip schon gelöst« ansieht und ausposaunt, um so weiter ist offenbar der Mensch auch heute noch von der Verwirklichung seines kühnsten Wunsches und Traumes entfernt: zu fliegen. Victor Silberer.