

Grazzer Tagblatt

Organ der Deutschen Volkspartei für die Alpenländer.

Schriftleitung:
Grazgasse Nr. 3, 2. Stm.
Fernsprech Nr. 739.
Abdrucken werden nicht zurückgeleitet.
Das Morgenblatt erscheint täglich mit Ausnahme des Montags, das Abendblatt täglich, außer an Sonn- und Feiertagen.

Ankündigungen, nach dem Raame mit Zugrundelegung der einmal gegebenen Monatspreise billigt berechnet, werden in unserer Verwaltung, Grazgasse Nr. 3, sowie in sämtlichen auswärtigen Anzeigungsverwaltungen angenommen.
Für Uebernahme von Briefen und Eröffnung von Zuschriften wird nichts berechnet.

Dienstag,
24. Mai 1898.

Bezugspreise für Graz:
Monatlich . . . 1.10 Halbjährig 6.60
Vierteljährig . . . 3.30 Ganzjährig 13.20
Für Zustellung monatlich 20 kr.
Mit der Post:
Monatlich . . . 1.170 Halbjährig 6.7—
Vierteljährig . . . 4.40 Ganzjährig 18.—

Verwaltung:
Grazgasse Nr. 3, ebendrig.
Fernsprech Nr. 754.
Einzelne Nummern kosten:
Morgenausgabe 4 kr., Sonn- u. Feiertags 5 kr.,
Abendausgabe 2 kr., Montags 4 kr.

Beilage: „Deutsche Stimmen aus Krain und Küstenland“.

Unsere Verkehrsverhältnisse und die Flugtechnik.

Von G. Weiße, Major des Ingenieurscorps 3. D.

Unser Jahrhundert, so sagt man, steht im Zeichen des Verkehrs, und obgleich man diese Redewendung auch auf andere Verhältnisse anwendet, — der fromme Kirchenmann z. B. meint, wir ständen im Zeichen des Unglaubens — so ist doch im ersten Falle so viel Wahres an der Sache, daß das geflügelte Wort über der Phraze steht. Schon vor einiger Zeit wurde darauf hingewiesen, daß trotz aller Aufwendungen in den letzten Jahren zur Bewältigung des Riesenverkehrs auf den Eisenbahnen die Wirklichkeit jeder Voraussicht spottet und den sehr überzeugenden Nachweis für die Richtigkeit der Behauptung an den Eisenbahnverhältnissen liefert. Unter möglichst sofortiger Aufwendung großer Mittel für die besonders belasteten Bahnstrecken sollen zwei, drei und vier Geleise verlegt, neue Rangierbahnhöfe hergestellt und Personen- und Güterverkehr getrennt werden. Regierung und Budgetcommission sind einig darin, den Dispositionsfonds für die Eisenbahnverwaltung von 20 Millionen Mark auf 50 Millionen zu erhöhen und mit Rücksicht auf die Dringlichkeit den Mehrbetrag von 30 Millionen den Ueberschüssen des laufenden Jahres zu entnehmen. In diesen geschäftsmäßigen Zahlen steckt sicher kein Phantasiestück; wir wissen alle durch eigene Anschauung, wie riesig sich der Verkehr auf den Bahnen

gesteigert hat und sichtlich im fortwährenden Steigen bleibt. Die Extrafonds von 20 Millionen sind nachgewiesenermaßen hauptsächlich für Beschaffung von Betriebsmitteln verbraucht; zu dem gleichen Zwecke ist bereits der 20 Millionenfonds des laufenden Jahres festgelegt, so daß keine Mittel mehr übrig bleiben für die großen Anlagen, die noch über den Rahmen des Extra-Ordinariums vorgehen sind. Wenn aber nicht sofort Mittel flüssig gemacht werden für Erweiterung der Eisenbahnanlagen, so sind nur noch Vertheuerungen zu erwarten, namentlich beim Grunderwerb. Der im Etat 1898/99 eingestellte Dispositionsfonds von 50 Millionen Mark ist für Grunderwerb nicht ausreichend. Regierung und Landtag stehen hier vor großen, keinen Zeitverlust duldenden Aufgaben.

Zur Entlastung des Eisenbahnverkehrs, dessen Ueberbürdung sich in den vielen Unfällen klar ausdrückt, sinnt man auf Erweiterung unseres Canalnetzes, und sicher ist, auch unsere natürlichen und künstlichen Wasserstraßen entsprechen mit jedem Jahre weniger den Anforderungen, die der Verkehr an sie stellt, und auch hier handelt es sich um viele Millionen Mark, die aufgebracht werden müssen, um wirksame Abhilfe zu schaffen. Die Ausgestaltung unseres Canalnetzes wird aber nicht nur viel Geld, — wahrscheinlich bis zu Milliarden — erfordern, sondern auch viele Jahre an Zeit; so rasch wie bei Bahnanlagen kommt man hier nicht vorwärts; schon die Vorarbeiten werden Jahre erfordern.

Angeichts dieser Verhältnisse ist es wohl geeignet, ja geboten, Umschau zu halten, ob nicht noch andere

Mittel und Wege zu beschaffen sind, den Bedürfnissen und Forderungen des Verkehrs gerecht zu werden. Da kommen denn außer Land- und Wasserstraßen zweifelsohne die Luftwege in Betracht. Noch lachen viele bei diesem Gedanken und halten dessen Verwirklichung für eine Utopie; aber mit dem allergrößten Unrecht. Es geht bei Einführung der Verkehrsmittel durch die Luft diesen gerade so, wie es den Eisenbahnen seinerzeit auch gegangen ist. Im Jahre 1836 schrieb bekanntlich General-Postmeister v. Nagler, als ihm das Bahnproject Berlin-Potsdam vorgelegt wurde: „Ich lasse täglich zwei Personenposten von Berlin nach Potsdam und zurückgehen, und häufig benützt sie auch nicht ein einziger Passagier, und da soll sich eine Eisenbahn bezahlt machen?“ Wer lacht jetzt darüber nicht?

Ein würdiges Parallelsstück zu v. Naglers Randbemerkung bilden die Glossen Grillparzers über die ersten Eisenbahnen, gegen deren Einführung sich ja auch ganze Facultäten und wissenschaftliche Götter ausprochen. Telegraphenlinien mußten unterm Schutz von Militärcommandos hergestellt werden.

Was dumm erscheint im Anbeginn,
Voran kein Weiser sich theilte,
Rollt ein Jahrhundert drüber hin,
Er scheint's ehrtwürdig und geheiligt.

Auf dem Gebiete der Erfindungen scheinen wir aber durch Erfahrungen nicht flug werden zu wollen. Wir befinden uns der schon recht bemerklich entwickelten Technik der Flugapparate gegenüber genau in demselben alten, ausgeprägten Geleise unverständiger Vorurtheile und Unkenntnis der einfachen Naturgesetze, wie es bisher

„Die südamerikanischen Staaten haben in Anbetracht mittheilbar zugegeben, als er sagte, es gäbe ja noch viel“

bei jeder großen Erfindung der Fall war, die jetzt jedes Kind als selbstverständlich ansieht. — Mit einer Art von Wissenschaftlichkeit, die aber thatsächlich gar keine ist, beweist man noch auf Naturforscherversammlungen die Unmöglichkeit des Fliegens der Menschen auf Grund gänglicher Verkennung der Art und Wirkung des Flügelschlages, — kurz, wir stehen zur Zeit auf dem beklagenswerthen Standpunkte, daß die Beutel sich erst dann öffnen, wenn man den Leuten vor die Fenster geflogen ist. Nun ist es ein alter bewährter preussischer Grundsatz: „Nach“ erst die Augen auf und dann den Beutel! Gewiss, — wer aber die Augen aufmacht, der muß doch sehen, daß die Zeit gekommen ist, wo das seit Jahrtausenden schlummernde Dornröschen — das Project der Luftschiffahrt — nun endlich erweckt wird mit dem Ruffe der erlösenden wissenschaftlichen Technik; wenn diese nur auch mit dem praktischen Gürtel des Goldes ausgerüstet wäre. Die wissenschaftliche Literatur auf aeronautischem Gebiete hat nicht nur die völlige Richtigkeit der theoretischen Grundlage erwiesen, von der sich jeder Laie bald überzeugen kann, sie führt auch zahllose Beispiele an, daß Menschen durch die Luft fliegen, und wenn diese Apparate auch noch so unvollkommen sind, daß die Flugstrecke eine begrenzte ist, so können sie doch so viel beweisen, daß, wenn die Mängel des Materiales und die Fehler der Construction, die ihnen anhaften, beseitigt sind, wie dies Lilienthal, Magim, Langley, Miller-Hanewels, Buttenstedt, Kresl u. a. anstreben (ich halte Buttenstedts Flugtheorie für die richtige), die Flugweite und Flugzeit unbeschränkt ist und nur noch vom Willen des Menschen abhängt. Ist das noch

nicht Grundlage genug, um gegenüber den Milliarden für Eisenbahnen und Wasserstraßen auch nur einige wenige Tausend Mark riskieren, um uns Luftwege zu öffnen, zu deren Herstellung und Erhaltung auch nicht ein Pfennig nöthig ist? Gibt es im ganzen Deutschen Reiche thatsächlich nicht ein Paar hundert Menschen, die je 100 M. zu geben bereit sind, um uns eine Zukunft im Verkehrswesen zu eröffnen, die uns von allen gegenwärtigen Ueberständen befreit, uns für alle Zeiten den Vortritt unter allen Nationen sichert und den längst ersehnten Weltverkehr herbeiführt?

Ich kann es mir nicht verlagern, die Auslassung eines Laien widerzugeben, eines weißen Raben unter seinen schwarzen Brüdern, dessen Name dereinst, wenn die neueste Geschichte der Luftschiffahrt geschrieben wird, in erster Reihe genannt werden wird. Derselbe schreibt unterm 5. September 1897: „Verbindlichsten Dank für freundliche Zusendung Ihrer beiden Broschüren über das Flugprincip Buttenstedts. Ich stehe ja dieser Sache als völliger Laie gegenüber, aber nicht ohne das lebhafteste Interesse, wie ich mich für alles interessiere, was die Menschheit fördert, sei es nun geistig, sittlich oder praktisch. Ich habe beide Schriften mit Aufmerksamkeit gelesen und kann nur sagen, daß sie mich überzeugt haben. Das Flugproblem muß gelöst sein, sobald der Vogelflug begriffen ist! Sind nicht alle unsere technischen Apparate unbewußte Nachahmungen von Natureinrichtungen, vielfach sogar von Theilen unseres eigenen Organismus? Alles das sind „Organprojectionen“, und je treuer die Nachahmung, desto besser, zweckentsprechender die Apparate. Der Telegraph copiert unser

Nervensystem, die camera obscura unser Auge, die Saug- und Druckpumpe das Herz u. (Pulsometer). Solche unbewußten Organprojectionen haben sogar vielfach uns erst die organischen Einrichtungen erschlossen, richtig verstehen lassen. Wie viel eher wird man deshalb zum Ziele kommen, wenn man die Natur, die von uns ja doch niemals zu übertreffen ist, mit Bewußtsein copiert! Daß unsere Schwere kein Hindernis zum Fliegen sein kann, beweist der fliegende Vogel selbst, der ja auch weit schwerer ist als die Luft, in der er frei schwebt — auch die Mücke! Daß Sie die Buttenstedtsche Lösung an die Öffentlichkeit ziehen und die schwerfälligen Deutschen aufzurütteln suchen, sich eine deutsche Entdeckung nicht wieder entgehen zu lassen, ist sehr dankenswerth, und ich wünsche von Herzen, daß Ihre Schriften die weiteste Verbreitung finden und zu einem praktischen Versuche anregen möchten.

Das Schlusswort von Professor Langenbruch über Laien und Autodidakten erinnerte mich an einen Ausspruch Dührings über Spinoza: „Spinoza repräsentiert jene höhere Art des Autodidaktenthums, welche nach den Erfahrungen der Geschichte fast die regelmäßige Vorbedingung der Leistungen ersten Ranges zu sein scheint.“ Und auch Bulle in seiner Geschichte der Civilisation betont, daß wir die wichtigsten physiologischen Entdeckungen nicht den Fachphysiologen, sondern Dichtern verdanken! Es ist immerhin anzuerkennen, daß sich ein Jungelehrter einmal ausschwingt zu solcher Einsicht und sie sogar — auszusprechen sich nicht scheut. „In Anbetracht, daß unsere Zeit vorwiegend prak-