

LUFTSCHIFFFAHRT.

VENI, VIDI, VICI!

Diesen Ausspruch des römischen Feldherrn könnte auf flugtechnischem Gebiete Hauptmann Kiefer von sich thun, denn er hat kürzlich eine jener seltenen kleinen Abhandlungen veröffentlicht, die mehr Werth haben, als ganze Bände voll mathematisch-theoretischer Rechnungen. Von den scharfsinnigen und doch einfachen Experimenten Kiefer's sei nur ein einziges herausgegriffen. Er rüstet ein storchähnliches Schwebeflugmodell mit zwei Flügeln verschiedener Art aus. Auf einer Seite liegt ein ebener, auf der anderen Seite ein gewölbter Flügel. Bei den wiederholten Schwebeflügen dieser Maschine, wobei als treibende Kraft nur die eigene Schwerkraft des Apparates wirkt, stellt sich nun heraus, dass die ebene Flügelfläche besser wirkt als die gewölbte, denn die gewölbte Fläche bleibt mehr zurück, als ob sie eine Bremsung erführe; sie zieht nicht so viel als die ebene Fläche, und deshalb beschreibt die Seite mit letzterem Flügel stets einen Bogen um die Seite mit der gewölbten Fläche, ebenso wie eine Wagendeichsel, an der ein kräftiges und ein lahmes Pferd ziehen, nach der Seite gedrängt wird, an der das lahme Thier zieht. Kiefer hat also durch diese einfache Doppelanspannung beider verschiedenen Flugflächen an einem freischwebenden Apparat festgestellt, dass die ebene Flugfläche flugfähiger ist als die gewölbte.

Wer nun die Flugliteratur der letzten zwanzig Jahre kennt, wird wissen, mit welchem Aufwand von fachwissenschaftlichem Rüstzeuge Lilienthal an seinen Rotationsapparaten herausgebracht hat, dass die hohle Fläche, deren Concavität zu ihrer Flächenbreite sich wie 1:12 verhält, die flugünstigste sei; der wird auch ferner wissen, mit welcher Energie Lilienthal seinen Irrthum im Streite mit seinem damaligen Gegner, der die elastische und ebene Fläche vertheidigte, weil die Natur dies an den Vögeln zeige, aufrecht zu erhalten suchte.

Ferner wird ihm bekannt sein, mit welchem Fleisse Professor Wellner — den ich persönlich hoch schätze — auf der Eisenbahn gefahren ist, um darauf den Luftdruck gegen ebene und gewölbte Flächen zu messen und herauszufinden, dass die gewölbte Fläche den grössten Druck ergab.

Und endlich dürfte bekannt sein, dass bei der Autorität dieser beiden »Väter der hohlen Fläche« diese Theorie in die Fachliteraturen aller Culturländer übergegangen ist, sich somit zu einem Dogma ausgewachsen hat, an dessen Antastung sich Niemand bisher hat wagen mögen, so dass Chanute in Amerika und Andere noch heute an der hohlen Fläche kranken!

Da kommt nun plötzlich der Hauptmann Kiefer, überschaut die Flugliteratur, erfasst mit sicherem Blick die wenigen wesentlichsten Punkte, hält sich nicht mit etwaigem Rechnen auf, sondern packt frisch den Stier bei den Hörnern, schreitet zur That, baut ein Paar freie ungefesselte Flügel und wirft nun mit einem Ruck das ganze wissenschaftliche Gebäude zweier alter Fachleute so über den Haufen, dass an den Wiederaufbau dieses »Tempels« wohl kaum mehr zu denken ist.

Wenn man dies vom Standpunkte des strengen Fachwissenschaftlers betrachtet, dessen Grundlagen nur wissenschaftliche Rechnungen bilden, so kann man nur staunen, dass ein verhältnissmässiger Laie so ohne jeden Respect vor den technisch-wissenschaftlichen Diagrammen eines Lilienthal, und vor den Formeln eines Professors der Maschinenbaukunde, deren in's Feld geführte Streitkräfte spielend auf's Haupt schlägt.

Harry Henrici.

Den vorstehenden Aufsatz geben wir mit aller Reserve wieder.

Lilienthal ist todt, Wellner aber lebt und es wäre jetzt wohl sehr interessant, seine Ansicht über die Kiefer'sche Entdeckung zu hören!

V. S.