

Brief von Braun an Moedebeck
handschriftlich: 5 Seiten



Original: Moedebeck Archiv
Transkription: Otto Lilienthal Museum

Cape Vincent, Jefferson Co. N. Y.

11. XI. 87.

bea 23.11.87

[1]

Geehrtester Herr Moedebeck!

Ihr freundliches Schreiben vom 17. Oct. habe ich seiner Zeit richtig erhalten, wie auch die Einlage beweist, die Ihnen gemäß Ihres Wunsches überschiere. Dieser Aufsatz ist für die Zeitschrift Z.f. d. Lft-Schiff [Zetschrift zur Förderung der Luftschiffahrt].

Ich habe diesen geschrieben für das gewöhnliche Volk, daß noch viel Belehrung bedarf, in der Sache, die wir verfolgen. Die Fragen aber, die Sie in Bezug auf das Elektro-dynamische Aeroplan Luftschiff speziell an mich stellten, will ich auch speziell beantworten. -

Da ein Balloon, auf dem Erdboden im Gleichgewicht, kein Pfund wiegt, so muß ich annehmen, daß ein Electro-dynam Motor v. 2. H. P. hinreichend sein wird, das Schiff vom Erdboden zu erheben, wenn die Gesetze der Natur uns nicht belügen. Sie thun dieß aber nicht. Auch haben letztere Fahrten gezeigt, daß ein Mann mittelst einer horizontal Schwebe unter der Gondel ange- angebracht, den Ballon zum Steigen brachte, wie wenn Ballast ausgeworfen worden wäre. Zwanzig Fuß, oder min = 14 Fuß Diameter sind nach meiner Meinung hinreichend, eine Höhe von zwei engl. Meilen zu gewinnen. Motor u. Batterien haben etwa

[2]

das Gewicht eines Mannes, und kosten etwa \$1000 in Philadelphia. Siemens & Halske möchten wahrscheinlich leichtere und kräftigere Motoren billiger herzustellen im Stande sein. Die vielen Abtheilungen der Gas=Behälter tragen dazu bei, daß sich das Gas nicht in dem Maße ausdehnen kann, um den Ballon in einer so geringen Höhe von zwei Meilen zum bersten zu bringen. Übrigens kann man die mittleren zwei größten Zellen mit Valven versehen, die durch Leinen, die zwischen zwei Rollen herablaufen, gezogen werden

können, wenn solches zur größeren Sicherheit für nothwendig erscheinen sollte. Das Aluminium wird wohl in unserer Zukunft die 10fache Stärke der besten [...] ersetzen, dann wird das Ventil überflüssig. Übrigens kann man zu immer näher der Erde kommen, wozu man die Kraft des Motors im Zaume hält.

Bei uns hier gibt es nichts besonders in der Aeronautik. Letzt vergangenen Sommer wird nichts produziert als Parachut-Sprünge vom Ballon u. Flugzeugkünste, sind aber immer glücklich davon gekommen.

Zapelkow scheint noch nicht mit seiner Erfindung

[3]

in die Öffentlichkeit herausgetreten zu sein, weil wir hier noch nichts von ihm gehört haben? Es geht ihm vielleicht wie unserm Keely mit seinem Motor. Hat er denn kein Patent herausgenommen?

Schorer's Familienblatt, von dem sie Erwähnung thaten, habe ich nicht erhalten. Zwar war der besondere Inhalt derselbe. Welches war die No. derselben, so daß ich selbst dafür finden könnte?

Sollte der einliegende Aufsatz nicht für die Zeitschrift paßen, so bitte ich, denselben wieder mit der nächsten Post an mich gelangen zu lassen.

Mit deutschem Gruß

Ihr

ergebenster Diener

Martin Braun, M. D; M. A. [Medical Doctor, Magister Artium]

NS. Die London Society of Science, Literature & Art beehrte mich kürzlich mit dem obigen Titel M.A. Honoris causa.

NS. Sollte der Aufsatz nun Aufnahme finden, so bitte ich mir eine Extra Copy zukommen zu lassen.

Vom VI. Jahrgang habe ich als letzte No. VIII erhalten.

[4] kein Zusammenhang zum Brief erkannt

Einrichtung ist korrekt. So wie es jetzt ist, so ist die Zeichnung, wie sie druck [...,] sie störend für Mechaniker. In kurzer Zeit werde ich auch noch ein besonderes Pamphlet mit genauer Abbildung ihnen übersenden, wenn ich den Cut vom Scientific American werde erhalten haben, welcher ausführlicher in die Sache eingeht, als meine Zeitung thun kann. - Ich bin ein Verfechter der dynamischen Flieger, u. habe mir deßhalb die fliegenden Thiere zum Muster genommen, nicht die Fische, welche für ein Submarine Boot [Unterwasserboot] ein geeignetes Studium bieten. Daher war mein Bestreben, dem Ballon ein lebendes Gewicht oben in der Luft zu geben, u. welches, richtig geleitet, dem Schiff eine beliebige Richtung zu gewähren vermag. Mein Bestreben war und ist, den Umfang des Ballons auf ein Minimum zu verkleinern, und dem entgegen die Größe der Luftschauben und die Kraft auf das Maximum zu erhöhen. Wir können freilich bis jetzt noch nicht den Ballon gänzlich entbehren, aber die Zeit wird lehren, daß ein Fortschritt in der Aeronautic nur auf diesem Wege angezeigt ist. Die französische Schule in Mente [...] ihre gelehrten u. geschicktesten Offiziere dort - Renard und Krebs konnten nur in stiller oder unbedeutend bewegter Luft vorwärts kommen - 5 oder 6 Kilometer - was

[5] kein Zusammenhang zum Brief erkannt

aber für aeronautische Gesetze nicht genügend ist.

Ich halte dafür, daß, wenn sie eine Segelfläche horizontal gegen den Luftzug, 5° z. B., gehalten hätten, sie oben ein Eigengewicht bekommen hätten, welches ihre Fahrten beschleunigt hätte. -

Seit einiger Zeit habe ich nach Ihrem Wunsche Notizen u. Zeitungsausschnitte gesammelt, welche ich Ihnen die Ehre habe zu übermitteln. Das meiste ist schon alt, einiges jedoch möchte für die Aeronautic von Gewicht sein. Ich denke, der Ausschnitt, der von einem lenkbaren Luftschiff handelt, das über Motz hin und her fliegt, ist vielleicht eine todte Ente. Die deutsche Regierung immer zu knausrig dem Verein gegenüber, als daß sie nun auf einmal 1.000.000 Mark für einen solchen Zweck hergäbe? Ein ehemaliger Amerikaner. Mechaniker,[.....], soll der glückliche Erfinder sein! Uns hier ist keinem weiter diesem Mann bekannt.

Vielleicht können Sie mir das Rätsel lösen?

Hier arbeitet man immer noch fort auf eigene Faust in der Aeronautik. Von Hrn. Hauptmann v. Brandis habe ich wohl hier schon gehört, aber von einer Vereinigung unserer aeronautischen Kräfte