Zeppelin-Denkschrift **id**17781

maschinenschriftlich, 19 Seiten

Original: Zentrales Staatsarchiv Merseburg

Transkription Otto-Lilienthal-Museum

Als Manuskript gedruckt.

Die Pflicht, dem Deutschen Reiche eine wertvolle Sache zu sichern, nötigt mich, das Nachstehende einer beschränkten Öffentlichkeit in entsprechend vertraulicher Weise zu übergeben.
Unter dem 25. August dieses Jahres bin ich in der Lage gewesen, dem königlich preußischen Kriegsministerium ungefähr Folgendes zu schreiben:
In ihrem zweiten Gutachten hat die zur Prüfung meiner Entwürfe für lenkbare Luftfahrzeuge niedergesesßt gewesene Kommission die Ausführbarkeit der Fahrzeuge anerkannt und den Bau eines solchen hauptsächlich nur aus dem Grunde nicht empfohlen, daß sie annahm, die Fahrgeschwindigkeit würde kaum 5-6 m in der Sekunde betragen.
Nunmehr hat eine in der ganzen technischen Welt anerkannte Autorität im Gebiete des Wiederstandes, welchen durch die Luft bewegte Körper erleiden, Herr Direktor Groß, langjähriges Mitglied des Direktoriums der kruppschen Fabrik in Essen, meine Berechnungen für die Fahrgeschwindigkeit – unter Vergleichung mit dem Kommissionsgutachten – einer eingehenden Prüfung unterzogen.
Das Ergebnis war, daß meine verschiedenen Berechnungen einer Fahrgeschwindigkeit von ungefähr 12,5 m in der Sekunde nicht nur für vollkommen richtig befunden, sondern noch ein weiterer, auf die mit Geschossen gemachten Erfahrungen gegründeter Beweis für deren Richtigkeit beigebracht wurden.
In dem die Einsendung seines Gutachtens begleitenden Briefe spricht Direktor Groß daher auch aus, daß „der Bau eines solchen Luftschiffes in Theoretischer und praktischer Beziehung zu wünschen wäre“. Da Herr Groß für sein Gutachten eintritt, so dürfte sein Bedürfnis nach weiterem wissenschaftlichem Personal, bezw. Nach weiterer Prüfung des in Frage stehenden Projektes mehr vorliegen.
Die Erreichung einer ungefähren Geschwindigkeit von 12,5 m in der Sekunde durch die Fahrzeuge kann jetzt füglich nicht mehr bezweifelt werden.
Mit dieser Geschwindigkeit erklärt der wohl am meisten Sachverständige französische Major Renard das Problem der lenkbaren Ballons für vollkommen gelöst (Revue de l`aéronatique Jahrg. 1888 S.49). Auch das Gutachten der Kommission glaubt in diesem falle an die thatsächliche Verwendbarkeit meiner Erfindung für Kriegszwecke.
Sollte dem königlichen Kriegsministerium auch jetzt der für das Heer allein anzunehmende Nutzen nutzen noch nicht groß genug erscheinen, um die Aufwendung der verhältnismäßig geringen Mittel für den Bau eines ersten Fahrzeugs – das, wenn vielleicht auch verbesserungsbedürftig, doch sicher schon sehr leistungsfähig sein wird, - zu rechtfertigen, so dürften die gesetßgebenden Körperschaften eine bezügliche Anforderung wegen der auf anderen Gebieten zu gewinnenden Vorteile dennoch erwarten.
Lenkbare Luftfahrzeuge, welche unter den ungünstigsten Verhältnissen 7½ Tage lang mit einer mittleren Geschwindigkeit von über 1000 km im Tage ununterbrochen fliegen, vermögen aber, außer ihrer Wirksamkeit für Heereszwecke, u. a. Folgende Dienste zu leiten:

1. Der Flotte, mit deren Schiffen sie, wie die Schiffe unter sich, durch Signale sprechen, werden sie Ort und Bewegung feindlicher Schiffe aus großer Entfernung anzeigen. Sie

werden Befehle und höhere Befehlshaber zu den auf hoher See befindlichen Schiffen verbringen; photographische Aufnahmen der die Einfahrt feindlicher Häfen verteidigenden Minen machen u. s. w.

2. Sie werden der Schiffahrt überhaupt dienen, durch Nachrichtenvermittlung, durch Aufsuchung vermißter oder gesunkener Schiffe, durch photographische Aufnahme des Meeresgrundes an Küsten, wo dieser noch ungenügend bekannt ist u. s. w.
3. Für die Erschließung, die Beherrschung, den Schutz, die Ausdehnung u. s. w. Unserer Kolonien würde der Besitz solcher Fahrzeuge, die auch Etappen für ihr weiteres Voegehen Gründen können, außerordentlich vorteilhaft sein.
4. Der Erdkunde wird aus den Fahrzeugen großer Nutzen erwachsen, da z. V. Afrika in drei Tagen durchquert, und der Nordpol von einem nordischen Hafen aus in einem Fluge hin und zurück erreicht werden kann.
5. Nicht minder wird die Meteorologie Gewinn aus denselben ziehen.
6. Größte Bedeutung werden die Fahrzeuge jedenfalls im Weltpostverkehr erlangen. Die Post ließe sich z. V. Von Berlin aus nach Konstantinopel in 38, nach […] in 60 Stunden, nach New York in 5¼, nach Bombay in 6 Tagen, je in einem Fluge befördern. Dabei dürften die Postsäcke mehrere Hundert Kilogramm schwer sein, und bedeutende Lasten könnten in Schleppfahrzeugen, ohne erhebliche Fahrtverlangsamung, verfrachtet werden.

Wie durchgängig bei meinen Entwürfen, so sind auch hier die wenigst günstigen Grundlagen für die Berechnung angenommen. Treten die mit Wahrscheinlichkeit zu erwartenden günstigereb Umstände auch nur zur Hälfte ein, so erhält man schon eine Flugdauer von 10 Tagen und eine Flugweite von 10800 km. - Da ferner Luftfahrzeuge sie fördernde Luftströme nicht nur wie die Segelschiffe seitwärts, sondern auch auf – und abwärts aufsuchen können, so werden die Reifen in der Regel noch viel schnellere sein, als vorstehend berechnet wurde.
Die in dem Schreiben erwähnte Kommission war auf Veranlassung des Kgl. Preußischen Kriegsministeriums zusammengetreten. Sie bestand aus den Herren Geheimrat von Helmholtz, als Vorsitzendem, Professor Dr. Aßmann, Vorstand des Meteorologischen Instituts, den Professoren der Berliner Technischen Hochschule Dr. Slaby und Müller-Breslau, Major Nieber, Kommandeur der Luftschifferabteilung, Premierlieutenant Groß, bekannt als geübtester Luftschiffer, als Mitgliedern; Vertreter des Kriegsministeriums in der Kommission war Herr Hauptmann Michaelis. Als dann wenige Tage nach der zweiten Sitzung der Geheimrat von Helmholtz verstarb, wurde er im Vorsitz durch Herrn Pros. Dr. Slaby ersetzt und es trat an seiner Stelle Herr. Pros. Busley von Kiel in die Kommission ein. Die Vertretung des Kriegsministeriums ging am 13. Januar 1895 auf Herrn Rittmeister Öhme über.
Gleich bei der ersten Kenntnisnahme fand diese Kommission einstimmig meine Entwürfe für sehr beachtenswert und nicht unausführbar. Insbesondere bekannte Exzellenz von Helmholtz, durch dieselben von der Meinung zurückgekommen zu sein, daß die heutigen Mittel der Technik eine befriedigende Lösung des Flugproblems noch nicht gestatteten.
Bei der nun folgenden eingehenden Prüfung erkannte aber Professor Müller-Breslau den Bau meiner Fahrzeuge für zu schwach, um den vorauszusetzenden Beanspruchungen widerstehen zu können; dazu erklärte er es für unmöglich, die erforderliche Festigkeit zu geben, ohne daß das Gewicht für den Flug viel zu schwer würde. Infolgedessen gab die Kommission ihr Gutachten dahin ab, daß der Bau eines Fahrzeuges dem Kriegsministeriums nicht empfohlen werden könne.
Mein ausbedungenes Recht gewährte mir die Möglichkeit, eine wenig veränderte Konstruktion, durch welche ich die Beanstandung beseitigt hatte, der Kommission vorzulegen. Pros. Müller-Breslau fand den Bau jetzt nicht nur fest genug, sondern es sollten nach seiner Meinung auch noch etwa 150 Kg am Konstruktionsgewicht zu ersparen sein. Dabei hatte das Fahrzeug noch einen überschüssigen Auftrieb von 470 Kg nach Aufnahe des vollständigen Betriebsgewichts und der Bemannung.
Mit diesem Erfolge schien die Anerkennung der Brauchbarkeit meiner Fahrzeuge unausweichlich.

Dem war aber nicht so.
Denn jetzt hatten sich die Herren Müller-Breslau und Busley an die Berechnung des Widerstandes gemacht, den die Fahrzeuge bei der Vorwärtsbewegung durch dir Luft finden würden. Dabei gelangten sie zur Aufnahme einer Fahrgeschwindigkeit von nur etwa 5 m in der Sekunde. Selbstverständlich konnten die aufgestellten Berechnungen nicht in währender Sitzung beantwortet werden.
Meine spätere Prüfung der vorgebrachten Beanstandungen ließ mich erkennen, daß die Grundlagen, auf welchen die Herren Professoren ihre Berechnungen aufgebaut hatten, teils an sich nicht richtig, teils für Luftschiffe nicht anwendbar waren. Sie hatten Angaben über die Fahrgeschwindigkeit und die Leistungen der Maschine des Luftschiffes La France benutzt, welche deren Erbauer Renard später selbst als irrige bezeichnet hat, sowie mit vorzugsweise aus den Schiffswiderständen gewonnenen Formeln gerechnet, ohne genügende Berücksichtigungen des Fahrens im Wasserstand in der Luft.
Der Vortrag meiner Beweisführung für die Richtigkeit der von mir aufgestellten Behauptungen in der Kommission wurde mir nicht mehr gestattet. Ein Teil meiner schriftlichen Äußerungen gelangte zwar im Schoße der Kommission zur Besprechung, aber es war niemand da, um deren Verteidigung gegenüber den beiden Herren, gegen deren Ausstellungen sie sich richteten, zu übernehmen. Die einen mochten sich wohl nicht in den Handel mischen, den anderen fehlte das hierzu erforderliche technische Wissen.
So kam es, daß wie bei der ersten Behauptung des Herrn Müller-Breslau, die Fahrzeuge wären nicht fest genug zu bauen, ohne zu schwer zu werden, die Kommission nun wiederum der Meinung zustimmte, es würde nur die – für den nützlichen Gebrauch allerdings ungenügende – Fahrgeschwindigkeit von 5 m in der Sekunde erreicht werden.
Meine Hoffnung, es möchte, nachdem ich im ersten Falle Recht behalten, der Mühe wert gefunden werden, meine Beweisführung für die Erlangung der zweieinhalbfachen Geschwindigkeit wenigstens irgend einer fachmännischen Prüfung zu unterziehen, hat sich leider nicht erfüllt. Mein bezügliches Gesuch wurde mit der Begründung abgewiesen, „die erbetene nochmalige Prüfung der Projekte könnte nur dann geschehen, wenn mit der Möglichkeit einer praktisch durchführbaren Lösung zu rechnen wäre und außerdem das benötigte wissenschaftliche Personal und die erforderlichen Mittel zur Verfügung ständen.“
Weshalb das Kgl. Preußische Kriegsministerium nicht glaubt, „mit der Möglichkeitn einer praktisch durchführbaren Lösung“ rechnen zu könne, ist mir unbekannt geblieben. Aus den Gutachten der Kommission habe ich, wenn man von der eben strittigen Fahrgeschwindigkeit absieht, Gründe dafür nicht herauszulesen vermocht.
Um nun dennoch eine in der technischen Welt hohes Ansehen genießende Persönlichkeit für den Schiedsspruch zwischen der Kommission und mir zu gewinnen, wandte ich mich an den Herrn Geheimer Kommerzienrat Duttenhofer in Rottweil, welcher sein hohes Interesse an meinen Arbeiten schon vielfach in fördernder Weise bethätigt hatte. Er hielt Herrn Direktor Groß in Essen für den Mann, dessen Urteil in Fragen des Luftwiderstandes weit über Deutschlands Grenzen hinaus das größte Gewicht beigelegt würde. Seiner gütigen Vermittlung habe ich es denn auch zu danken, daß Herr Groß die weite Reise zu mir nicht scheute und eine gründliche Prüfung meiner Entwürfe sowohl, als der Begutachtungen der Kommission und meiner Entgegnungen vornahm.
Wie fehr das Ergebnis zu meinen Gunsten ausfiel, ist aus dem am Eingange wiedergegebenen Schreiben an das preußische Kriegsministerium zu ersehen.
Aber auch die Befürwortung eines Groß hat meinen Entwürfen bisher nicht zur Ausführung zu verhelfen vermocht. Unter dem 29. September d. J. schrieb mir seine Exzellenz der Kgl. Preußische Herr Kriegsminister: „… daß er weder jetzt noch in absehbarer Zeit möglich sein wird, die Mittel flüssig zu machen, welche zur Erbauung des von eurer Exzellenz erfundenen Luftfahrzeuges erforderlich sind.“
Soll Deutschland nun doch noch des Vorteils und des Ruhmes teilhaftig werden, leistungsfähige Luftfahrzeuge vor anderen Völkern zu besitzen und auszubeuten, so müssen diese Zeilen die Aufmerksamkeit deutscher Männer erwecken, auf daß sie ihre Pflicht gegen das Vaterland

erkennen, nach der Sache zu sehen und dem Befunde entsprechend zu handeln.
Ich frage ausdrücklich „nach der Sache zu sehen“; denn es soll niemandem zugemutet sein, sich mit meiner alleinigen Versicherung, durch die Gutachten der Kommission im, Zusammenhalt mit demjenigen des Herrn Direktor Groß sei die Tauglichkeit meiner Entwürfe erwiesen, zu begnügen.
Ich bin bereit einem jeden, der, um der Sache zu dienen, sich an mich wendet, sei er Laie oder Fachmann, wo immer in Deutschland im Stillen oder – soweit angängig – öffentlich Rede und Antwort zu stehen.
Die nachfolgende kurze Darlegung der leitenden Gedanken bei meinen Arbeiten dürfte als Mittel, unnötige und weitläufige Auseinandersetzungen zu vermeiden, willkommen sein.
In die Luft sich erheben und darin schwebend erhalten kann man auf zwei wesentlich verschiedene Arten: 1) vermittelt Gas oder verdünnert Luft, 2) mit Hilfe von Maschinen.
Im Gegensatz zu der jetzt vorherrschenden Meinung halte ich die letzte Art zur Zeit noch nicht für anwendbar. Bei der besten Maschine kann eine Unterbrechung im Gange vorkommen oder notwendig werden, dann fällt das nicht von Gas getragene Fahrzeug zur Erde. Doch abgesehen davon, die Kunst, einen solchen Apparat, der soviel schwerer als die Luft ist, so zu führen, daß er bei Änderung der Richtung und Geschwindigkeit immer in der zum Schweben geeigneten Lage verbleibt, kann heute noch nicht erlernt werden. Der geringste Fehler hat den jähen Absturz zur Folge. Der Schwimmer, der Radfahrer, der Seiltänzer können sich in gefahrloser Weise einüben, wer das Fahren mit einer Flugmaschine erlernen will, wird immer den Hals gebrochen haben, bevor er seine Ausbildung erlangt hat. Ein weiter Weg wird möglicherweise doch einmal dahin führen. Schon werden an den Fahrrädern kleine Motoren angebracht, deren sich geübte Fahrer zu schneller und bequemer Fahrt bedienen. In ähnlicher Weise fortschreitend könnte vielleicht einmal mit dem Apparat des Herrn Dr. Lilienthal, welcher den persönlichen Flug ermöglicht, ein Motor verbunden werden. Genügende Sicherheit beim Fahren mit größeren Maschinen wird immerhin nur zu Gewinnen sein, wenn die Einübung einstens [?] am Gängelbande [?] von Ballonflugschiffen geschehen kann.
Meine Meinung über die nicht gasgetragenen Maschinenfahrzeuge wird durch die bisherigen Erfahrungen voll bestätigt: Das einzige von den vielen sinnreich erdachten Dahrzeugen, welches in wirklicher Größe zur Ausführung gelangte, dasjenige des bekannten englischen Ingenieurs Marim, ist, als es seinen ersten Flug wagte, jämmerlich zu Boden gefallen, noch ehe es aus dem Bereiche seiner Leitschienen heraus war.
Anders die gasgetragenen Fahrzeuge:
Das Luftschifferwesen hat es bereits zu einem so hohen Grade der Ausbildung gebracht, daß Ballonreisen längst nicht mehr als besondere Wagnisse anzusehen sind.
Auch das Forttreiben von Ballons durch Menschen- oder Maschinenkraft ist schon vielfach mit Erfolg geschehen. Niemals ist eine Verunglückung bei solchen Fahrten vorgekommen.
Wenn in der Theorie ein Zweifel nie bestehen konnte, daß mit Eigenbewegung durch die Luft geführte Fahrzeuge sich würden steuern lassen, wie die Schiffe im Wasser, so ist sie Ausführbarkeit in der Praxis durch eine Reihe von Luftfahrzeugen erwiesen worden, - insbesondere durch die Fahrten, bei welchen das französische Militärluftschiff La France nach den verschiedenen Bewegungen wieder an seinen Bergungsort zurückgekehrt ist.
Also auch die Lenkbarkeit brauch nicht mehr erst erfunden zu werden.
Was blieb mir denn zu thun übrig, als mich an die Arbeit zu machen?
Bis heute ist La France nicht übertroffen worden; aber ihre Leistungen sind für den allgemeinen und nützlichen Gebrauch nicht ausreichend. Ihr Elektromotor vermag kaum sieben Viertelszunden hindurch zu arbeiten und ihr die höchste erreichte Geschwindigkeit von 6,5 m in der Sekunde nur für ganz kurze Zeit zu verleihen. Dabei kann das Fahrzeug nur wenige 100 m hoch gehen und muß, um auf– und abzusteigen, Ballast auswerfen, beziehungsweise Gas auslassen.
Kaum hatte „La France“, welche noch als Versuchsfahrzeug im kleinen Maßstabe angesehen wurde (obgleich die Länge 54 m, der größte Durchmesser 8,4 m betrug), die Probe bestanden und die nötigen Erfahrungen für die Größe des Luftwiederstandes u. s. w. Geliefert, als die französische Regierung sofort dem Hauptmann Renard den Auftrag und die Mittel gab, nunmehr ein für den

Gebrauch bestimmtes Fahrzeug zu bauen , welches mehrere Stunden lang über 12 m in der Stunde ankämpfen zu können.
Ich steckte mir meine Ziele noch weiter, indem ich anstrebte, meine Fahrzeuge für Reifen von mehrtägiger Dauer zu befähigen. In wie vollkommener Weise dies gelungen ist, besagt mein Schreiben an das preußische Kriegsministerium.
Die Aufnahme liegt nahe, jenes Schreiben enthalte nur durch die Theorie, nicht aber durch Erfahrung und Versuche bewiesene Behauptungen.
In Wirklichkeit ist alles, was wegen mangelnder Erprobung noch zweifelhaft erschien, durch eingehende Versuche festgestellt worden, so daß man den Bau eines Fahrzeuges mit demselben Vertrauen auf die annähernde Erfüllung der daran geknüpften Erwartungen unternehmen kann, wie etwa denjenigen eines Dampfbootes mit neuartigen Maschinen und Ausmaßen. Die Kommission sowohl als Herr Direktor Groß haben sich von der Gründlichkeit der vorgenommenen Versuche überzeugt. An letzteren waren die königlich württembergische Materialprüfungsanstalt, die Maschinenfabrik Eßlingen, die Daimler Motorenfabrik und eine ganze Reihe anderer Fabriken in Deutschland, der Schweiz und England beteiligt. Die vollständigen Berechnungen und Konstruktionszeichnungen für die Fahrzeuge sind nach meinen Angaben durch anerkannt tüchtige Ingenieure in mehrjähriger Arbeit ausgeführt worden.
Es ist alles fertig, um sofort mit dem Bau beginnen zu können.
Sollte nicht zuerst ein Modellfahrzeug in kleinem Maßstab gebaut werden?
Jede Ausgabe dafür wäre eine zwecklose Geldvergeudung. Kleine Modellfahrzeuge, auch wenn sie technisch ausführbar erschienen, würden doch für die Fahrzeuge in wirklicher Größe nichts beweisen. Für jedes zur Aufnahme von Menschen und Triebwerken bestimmte Vehikel gibt es ein kleinstes Ausmaß, wenn es beabsichtigten Zwecke noch dienen soll. So muß z. B. Ein Ruderboot groß genug sein, um mindestens einen Menschen tragen zu können. Es wird niemanden in den Sinn kommen, bei der Absicht, ein schnelleres Dampfboot zu bauen, das stärkere Maschinen und entsprechend größere Ausmaße bekommen muß, als die bisherigen, dieses zuerst in verjüngter Gestalt herzustellen. Ganz eben sowenig wird man ein solches Vorgehen bei Luftfahrzeugen einschlagen, nachdem auf Kosten der Franzosen („La France“ - als Versuch gedacht – soll allein mindestens 600 000 Frcs. Gekostet haben) vollkommen sicher festgestellt ist, daß Fahrzeuge von der den meinigen ähnlicher Form sich durch Luftschrauben vorwärts treiben und sich beliebig steuern lassen.
Material und Arbeit für den Bau eines Fahrzeuges nach meinen Entwürfen würden, wie erfahrene Ingenieure unter Zugrundlegung der gegenwärtigen Preise übereinstimmend veranschlagen, ungefähr 300 000 *M* kosten. Ein etwa gleicher Betrag müßte bei der ersten Ausführung Schutzschuppen, für Einrichtungen aller Art, für die Gewinnung geeigneter Ingenieure u. s. w. Hinzugerechnet werden.
Kann diese Ausgabe in Betracht kommen gegenüber dem sichern Nutzen, welchen das Reich oder irgend ein anderer Unternehmer (Einzelner oder Gesellschaft) aus dem Besitz eines solchen Fahrzeugs ziehen würde? Wenn z.B. unser Heer das Mittel besäße, frühzeitige und sichere Nachrichten über den Feind zu erhalten, unsere Marine, Zusammensetzung und Fahrt feindlicher Geschwader auf hunderte von Seemeilen Entfernung zu erkunden, - es würde vor unrichtigen Operationen bewahren – zu siegreichen Schlachten führen. Schlachten entscheiden den Krieg – Milliarden herüber oder hinüber – Bestand und Ehre der Nation!
Während eines Krieges könnten die Feldpost, wie die Post nach dem unbeteiligten Auslande schnell und sicher befördert, hohe Befehlshaber zur Armee, zur Flotte, oder von einem Kriegsschauplatz zum anderen verbracht werden. Der Verkehr mit belagerten Festungen würde nicht mehr der unsichere und gewagte sein, wie er es noch für die Franzosen mit Paris gewesen.
Alle diese und noch viele andere Vorteile winken dem deutschen Vaterlande, daß es ihrer eine Reihe von Jahren lang vor anderen Nationen teilhaftig werden möge. Welcher Deutsche in verantwortlicher Stellung, sei es, weil einschlägige Kenntnisse oder Vermögenslage ihn zum Eingreifen befähigen, oder auch nur als Freund und Berater von solchen, wird nicht die Verpflichtung empfinden, nach Kräften besorgt zu sein, daß wenigstens noch einmal ernstlich nach

der Sache gesehen wird?! Ich selbst möchte eine Unterlassung darin nicht auf dem Gewissen haben: - Es ist doch denkbar und muß darum für möglich gehalten werden, daß die betreffenden Herren Professoren der Kommission auf dem noch so ungenügend geklärten Gebiete des Luftwiderstandes auf irrigen Grundlagen gesußt [?] haben, und daß dagegen der erfahrene Praktiker auf diesem Gebiete, Herr Direktor Groß, recht hat, wenn er meinen Berechnungen der Fahrgeschwindigkeit zustimmt.
Doch auch im letzteren Falle könnten vielleicht Bedenken irgendwelcher Art die Reichsverwaltung von der Anforderung der Mittel zum Bau eines Fahrzeuges bei dem Reichstage abhalten. Es dürfte z B. für ratsamer erachtet werden, unter Verzicht auf die Vorteile des Erstbesitzes sich sie Sache von privater Seite bringen zu lassen, um erst zuzugreifen, nachdem der Erfolg weltbekannt geworden. Wenn sie dann aber gar nicht kommt?! - Denn werden sich Männer finden in Deutschland, die hochherzig genug sind, um meiner Sache ihre Mittel zu leihen, die eigentlich naturgemäß diejenige des Reiches ist, - oder von so unabhängigem Geiste, um die Vorteile einer Unternehmung zu erkennen, von welcher das Reich zurücksteht?
Einige […] auf die letzteren mögen hier nachfolgen:
Nach früher Gesagtem ist nicht zu bezweifeln, daß die Reichsverwaltung im Falle eines Krieges bereits vorhandene Luftfahrzeuge wird ankaufen oder mieten müssen.
Das wird aber schon in Friedenszeiten für Zwecke des Kolonialdienstes erforderlich werden. Nicht minder werden Kolonialgesellschaften bestrebt sein, solche für sich zu gewinnen.
Wollte die Reichspost nicht gleich von Anfang einen regelmäßigen Dienst mit Luftfahrtzeugen einrichten, so wäre ihr doch gewiss erwünscht, z. B. durch Eis unterbrochene Postschiffahrt durch Luftschifffahrt ersetzen zu können.
Die Rhederei wird häufig in der Lage sein, erhebliche Aufwendungen zu machen, um durch ein Luftfahrtzeug einem auf hoher See befindlichen Schiffe veränderte Weisungen zugehen zu lassen, - um ein vermißtes oder gesunkenes Schiff aufzusuchen od. begl. m.
Die Polarforschung, welche schon so viele Opfer gefordert hat, wird sich gern dieses billigsten Mittels bedienen, um endlich rasch und sicher die arktischen Regionen aufzuklären.
Land- und Seeoffiziere zu dienstlichen, Gelehrte zu wissenschaftlichen Zwecken, Privatpersonen in geschäftlichen Interesse oder zu ihrem Vergnügen werden fast täglich Fahrgäste sein.
Kurz – an Bewerbern um die Benutzung vorhandener Fahrzeuge wird es nicht fehlen.
Sobald übrigens ein erstes Fahrzeug erwiesen haben wird, daß es praktischen Zwecken in hohem Maße zu dienen geeignet ist, verlangt die ganze Welt nach solchen Luftfähren. Das muß für die allein Bau-berechtigten, sowie für eine Reihe von Industrien Deutschlands eine bedeutende Erwerbsquelle werden,
Voraussetzung dafür wäre freilich, daß die Anordnungen, durch welche ich die große Leistungsfähigkeit meiner Fahrzeuge ermögliche, nicht bekannt werden, bevor überall Patente darauf genommen sind. Um soweit es in meinen Kräften steht, Deutschland den Fortschritt zu wahren, habe ich am 25. August dieses Jahres, als dem äußersten, gesetzlich zulässigen Ziele für die Nichtveröffentlichung meiner Patentansprüche, diese unter alsbaldiger Wiederanmeldung zurückgezogen. Mit diesem Vorgehen ist aber – weil ich die Priorität einbüße – die Gefahr verbunden, daß einzelne jener Anordnungen anderen patentiert werden, von welchen das Recht, sie beim Bau eines Fahrzeuges anzuwenden, erst wieder erworben werden müßte. Es ist einleuchtend, daß nicht zu wiederholten Malen in ähnlicher Weise vorgegangen werden könnte, ohne die Ausführbarkeit überhaupt in Frage zu stellen.
Letzterer Umstand, wie die Möglichkeit, daß uns das Ausland zuvorkommen könnte, drängen uns zur Eile. Nicht minder dürfte jede Zeitversäumnis zu vermeiden sein, wenn der Wunsch bestehen sollte, daß die Bauleitung und die Anordnung der Fahrversuche noch in der Hand des Mannes bleiben, der in jahrelanger Arbeit auf allen verschiedenen in Betracht kommenden Gebieten das Werk zu einem einheitlichen Ganzen geschaffen hat.
Gern mag ich glauben, es werde jeder deutsche Mann begeistert wünschen, meine Arbeiten möchten zu den erstrebten Ziele gebracht werden. Doch mit frommen Wünschen allein wird nichts geschaffen. Das Werk bedarf zum Zustandekommen der thatkräftigen Mitwirkung. Auch zu dieser

würden viele bereit sein; nur denken die meisten, „das ist nicht meine Sache“, - „auf das bisschen was ich tun könnte, kommt es doch nicht an“, - „N.N. ist ja so unglaublich reich, für den ist es eine Kleinigkeit, das Baukapital zu leihen“, - „meinem industriellen Betriebe liegt die Sache zu fern“, - „ich verstehe zu wenig davon, um einen Antrag im Reichstag stellen zu können“, - „ich bin nicht berufen, die Sache an hoher und höchster Stelle zu befürworten“, - „mein Ressort ist nicht in erster Linie beteiligt, also ist es nicht an mir, die Initiative zu ergreifen“ u. s. w., u. s. w.
Wenn zu viele oder alle derartige Entschuldigungen für ihr nichts Nichtsthun haben, so trägt jeder einzelne von ihnen Mitschuld, daß dem deutschen Vaterlande Vorteil und Gewinn, Ruhm und Ehre des ersten Besitzes leistungsfähiger Luftfahrzeuge entgehen.
Wollte dagegen von einer größeren Anzahl ein jeder für sich das ihm geeignete Dünkende [?] thun, so würde ihren Unternehmungen das einheitliche Zusammenwirken fehlen.
Möchten daher alle, die gewillt sind in irgend einer Weise die Angelegenheit zu fördern, mich mit ihrem Vertrauen beehren und mir Kenntnis von ihrer Absicht geben. Damit würde ich in in die Lage versetzt, das Gebotene zu sichten, die Gleichgesinnten in Verbindung zu setzen, überhaupt beurteilen zu können, was danach zu thun ist. Selbstverständlich werde ich nicht ermangeln, über das Ergebnis baldigst – jedenfalls bevor eine Inanspruchnahme etwaiger Anerbietungen erfolgt – Bericht zu erstatten.
Anfragen, Ratschläge, Wünsche und Anträge jeder Art werden mir willkommen sein.
Namhaftmachung von Personen, welche gegenwärtige Druckschrift noch zuzusenden wäre; Ausführung, nach welcher Richtung weitere Aufklärung gewünscht wird; wie diese zu geben, schriftlich oder mündlich, an wen, oder etwa auch einen Vortrag in größerem Kreise; Mitteilungen über gethane Schritte und deren Erfolg; Aufstellung von Bedingungen, unter welchen sich eine Baugesellschaft gründen ließe, in technischer, wirtschaftlicher, organisatorischer Beziehung; Nennung von Personen, die bereit wären, eine solche Baugesellschaft mitzubegründen u.s.w., u.s.w.
Dem Bundesrat und Reichstag, einem Bundesstaate oder einem Zweige der Reichsverwaltung würde natürlich der Vortritt verbleiben.
Ihnen folgend kämen einzelne oder mehrere Großkapitalisten, Fabriken oder Banken in Betracht, welche geneigt wären, das Unternehmen zu finanzieren.
Am meisten verdient würden sich sich aber diejenigen machen, welche sich entschließen möchten – falls auf anderem Wege nichts zu erreichen wäre – auf 20 *M* lautende Gutscheine (an Stelle der 20 *M* kann ein beliebiger höherer Betrag eingesetzt werden) zu zeichnen, und auch ihre Bekannten zur Zeichnung einzuladen.
Wenn die Zeichnungen zusammen mindestens 800 000 *M* betragen sollten, so würden sie eine Deckung bilden, bei welcher das zum Bau eines ersten Fahrzeuges erforderliche Geld seitens einer entstehenden Baugesellschaft aufgenommen werden könnte. Erst wenn diese Baugesellschaft Verlust haben sollte, würde die Zeichnung zur Zahlung von so viel Prozent ihres Betrages verpflichten, als der Verlußt Prozente der gezeichneten Gesamtsumme betrüge. Ich selbst werde 25 000 *M* – nach Umständen den doppelten Betrag zeichnen.
Wer nun dafür hält, daß es hier gilt, eine Sache von unschätzbarem Werte für unser deutsches Vaterland vor dem sonst sicheren Versinken zu bewahren, und sich dabei der Verpflichtung bewußt wird, nicht müßig am Wege zu stehen, sondern nach dem Maße seiner Kräfte zur völligen Hebung des Schatzes beizutragen, der handle rasch, es liegt im Verzuge die Gefahr, daß das Ausland uns zuvorkommt!

Stuttgart im Dezember 1895

Graf von Zeppelin,
Generallieutenant z. D. und General à la suite Seiner
Majestät des Königs von Württemberg.