



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

de le Roi: Flugwesen : B. Deutsches Flugwesen

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

von rein individuellen Zufälligkeiten des Findens und Meinens unabhängig ist. Sie sollte überall dort ergänzend eintreten, wo die experimentelle Methode wegen der allzugroßen Komplikation des Gegenstandes ihre Grenzen findet. Wagners Musikdramen bieten eine Fundgrube für Beobachtungen dieser Art dar. Statt über das Alter von König Marke im Tristan oder über den metaphysischen Gehalt des Ringes der Nibelungen zu streiten, könnte man die intimen Beziehungen zwischen Ton und Wort studieren, wie sie bei einem solchen Meister des Ausdrucks ausgebildet worden sind.

Die Saat, die Fechner gestreut hat, ist aufgegangen und hat bereits mancherlei Frucht getragen. Vorläufig liegt jedoch immer noch die Bedeutung der experimentellen Ästhetik nicht sowohl in einzelnen Früchten, als vielmehr in der Bearbeitung des Bodens und in der Behandlung der Saat, welche in ihm zur Reife gelangen soll. Wir haben darum auch absichtlich auf eine genauere Schilderung einzelner Ergebnisse verzichtet, die man mit Hilfe des experimentellen Verfahrens gewonnen hat. Es ist uns mehr darum zu tun gewesen, die Bedeutung und Tragweite dieses Verfahrens aufzuzeigen und darin das Wesen und die Zukunft der experimentellen Ästhetik ausgedrückt zu finden.



## Flugwesen

Von Hauptmann de la Roi-Berlin

### B. Deutsches Flugwesen



Deutschland ist mit seinen Flugleistungen erst sehr spät hervorgetreten. Auf Grund seiner hoch entwickelten Technik und Industrie und der geistigen und praktischen Mitarbeit bedeutender Männer hätte es seinerzeit mit der nötigen Geldunterstützung wohl ebenso wie Frankreich gute Flugzeuge und Leistungen erzielen können.

Das Kapital hat sich aber der Flugtechnik nicht in dem Maße zugewandt, wie es wünschenswert gewesen wäre. In erster Linie ist der Grund für die Vernachlässigung des Flugzeuges wohl darin zu suchen, daß die deutsche Motorenindustrie mit Bestellungen der auf dem Weltmarkte sehr begehrten deutschen Erzeugnisse überlastet war und teilweise noch ist. Auch heute, nachdem die Motorenindustrie etwas mehr Liebe zur Flugtechnik gewinnt, tranken wir daran, daß große Firmen trotz ihrer enormen Jahreseinnahmen für Versuche in Flugmotorenarbeit so gut wie nichts verausgaben. Man baut nach wie vor, wenn auch leichter und zuverlässiger, Flugmotoren, die dem Automotormotor konstruktiv fast gleichen, bedenkt aber dabei nicht, daß man dadurch den Flugzeugkonstrukteur zwingt, das Flugzeug nach dem Motor und nicht, wie es umgekehrt sein sollte, den Motor nach dem Flugzeug zu bauen.

Diesen außerordentlich wesentlichen Punkt haben die Franzosen schon seit Jahren erkannt. Sie bauen den Motor möglichst kurz und gedrungen, um dem Flugzeug konstruktiv die Möglichkeit zu geben, mit Rücksicht auf Stabilität und Geschwindigkeit die Hauptgewichte, wie Motor, Passagier, Betriebsstoff, möglichst auf einen Punkt zu vereinigen.

Erst nach den wiederholten Flugvorführungen von Zipfel, Latham, Rougier und Wright in Deutschland war der Boden geebnet, der den Flugzeugen eine sympathische Aufnahme in weiten Bevölkerungsschichten zusichern konnte.

Als Zentralpunkt für die gesamten Fliegerinteressen Deutschlands wurde in großzügigster Weise der Flugplatz Johannisthal bei Berlin geschaffen und dadurch der Flugzeugindustrie Tor und Tür geöffnet. Andere Städte Deutschlands, wie München, Leipzig, Hamburg, Köln, Mülhausen, sind diesem Beispiel gefolgt und haben bereits Plätze eingerichtet. Ganz besonders möchte ich darauf hinweisen, daß die Schaffung eines Flugplatzes Grundbedingung für die nationale Förderung und Entwicklung der Flugzeugindustrie ist, denn nur durch das Vorhandensein eines Flugplatzes bietet man Konstrukteuren und Fabriken Gelegenheit, ihre Flugzeuge zu erproben, Prüfungen der verschiedenen Flugzeugsysteme vorzunehmen und durch Aussetzen von Preisen in Wettbewerben die Konkurrenz innerhalb der Flugzeugindustrie rege zu halten. Schließlich ist der Flugplatz für die Ausbildung als Flieger unerlässlich. Die im verflossenen Jahre stattgehabten Wettbewerbe, sei es auf den Flugplätzen, sei es außerhalb derselben in Gestalt des Sachsenfluges, des Zuverlässigkeitsfluges am Oberrhein, des deutschen Rundfluges, des Süddeutschen Fluges, und die Veranstaltung des Vereins für Motorluftschiffahrt in der Nordmark, haben eine um so größere Einwirkung ausgeübt, als dadurch deutsche Erfinder und deutsche Firmen kapitalistisch Unterstützung gefunden haben. So sind im Laufe zweier Jahre die nachgenannten Flugzeugwerke entstanden, die sich schon jetzt nicht allein guten Rufes im Inlande, sondern auch im Auslande erfreuen. Die bedeutendsten derselben seien alphabetisch aufgezählt: Albatros, Aviatik, Deutsche Flugzeugwerke Leipzig, Dornier, Euler, Grabe, Harlan, Luft Verkehrsgesellschaft, Kumpfer, Wright.

Bis jetzt haben etwa hundertsechzig Deutsche das Flugzeugführer-Patent erworben, von denen etwa fünfunddreißig aktive Offiziere sind. Die größte Förderung hat dem Flugwesen die deutsche Heeresverwaltung gebracht. Interessant ist dabei zu erwähnen, daß man schon vor der rapiden Entwicklung des Flugzeuges in Frankreich militärischerseits mit den Gebrüdern Wright in Unterhandlungen stand, ihre Geldforderungen jedoch, als über das Ziel hinausgehend, zurückweisen mußte. Die Militärverwaltung konnte sich einer namhaften Unterstützung des Flugwesens erst annehmen, als Kapital und Industrie sich dem neuartigen Sport in entsprechendem Maße zuzuwenden begannen, so daß man hoffen durfte, daß die hohen Kosten für die Entwicklung des Flugwesens nicht allein von dem ohnehin schwer belasteten Militäretat zu tragen waren.

Der Umstand, daß das Vorgehen der Heeresverwaltung in dieser Hinsicht die Zustimmung der Presse aller Schattierungen gefunden hat, darf wohl als ein Beweis dafür betrachtet werden, daß die Ausschreibungen der Geldpreise der Heeresverwaltung gelegentlich der vorjährigen Veranstaltungen in Johannisthal und bei den Überlandflügen sowohl dem Bedürfnis als auch der industriellen und personellen Leistungsfähigkeit angepaßt worden sind.

Im Heere besteht in Döberitz eine Lehr- und Versuchsanstalt für Militärflugwesen, die vorläufig den Zentralpunkt des militärischen Flugzeugwesens einnimmt. Dort werden Offiziere aller Waffengattungen zu Flugzeugführern ausgebildet, zu Beginn dieses Jahres hat man auch den obengenannten Fabriken Offiziere zur Flugausbildung zugewiesen.

Die Beteiligung der Militärflugmaschinen an dem vorjährigen Kaisermanöver hat zur Genüge die hohe Bedeutung des Flugzeuges für militärische Zwecke und die vorzüglichen Leistungen der einzelnen Flieger dargetan. Ganz besonders ist es zu begrüßen, daß die Heeresverwaltung den Bau von Flugmaschinen der Industrie überläßt. Sie bleibt dadurch vor Einseitigkeit gesichert, und die Technik wird unbedingt dadurch gefördert.

Für dieses Jahr wird die Heeresverwaltung einen großen militärischen Wettbewerb für Flugmaschinen ausschreiben, der voraussichtlich mit hohen Preisen und mit der Aussicht auf umfangreiche Flugzeugbestellungen verbunden sein wird. Ferner sind in Deutschland etwa zwölf größere Wettfliegen geplant, von denen besonders der Flug Berlin—Wien und der Rundflug um Berlin zu erwähnen sind.

Ebenso wie bei der französischen Marine geht auch bei der deutschen Marine das Flugzeugwesen langsam vorwärts, zurzeit sind im ganzen sechs Offiziere im Fliegen ausgebildet. Man beabsichtigt, in der Kaiserlichen Werft zu Danzig Flugzeuge zu bauen und zum Teil die heimische Industrie zur Lieferung von Wasserflugzeugen heranzuziehen. Bei Puzig wird zurzeit ein Flugplatz eingerichtet.

Was in Deutschland und Frankreich auf dem Gebiete des Flugwesens bis zur Stunde geleistet worden ist, habe ich versucht in großen Zügen, unter Fortlassung technischer Details, zu schildern. Es bleibt zum Schluß nur noch die Frage offen: „Was wird bei uns nun weiter werden?“ Und diese Frage gehört zu einer der ernstesten in unserer politisch sturmbelegten Zeit. Wir wollen und müssen uns darüber klar sein, daß das Flugzeug keine sportliche Spielerei ist, vielmehr zurzeit eine mächtige Waffe in der Hand derer bedeutet, die sie auszubilden und anzuwenden verstehen.

So edel auch der Flugsport an und für sich und so erhaben der Gedanke ist, die Flugmaschine bald zu einem brauchbaren Verkehrsmittel zu machen, so zwingend notwendig ist es für uns, sie zu einer Waffe auszugestalten, die der unserer westlichen Nachbarn ebenbürtig ist.

Was nützt uns in einem künftigen Kriege die größte Tapferkeit, wenn Frankreichs Krieger mit einer vierten Waffe ausgerüstet sind, die auf das Hurra-

gebrüllt, daß im Sturme wie ein unartikulierter Wutschrei aus verstaubten Röhren klingt, mit Tausenden von Kilogrammen Sprengstoffen antworten, die Leiber der Stürmer zu unförmigen Massen zermalmend.

17 Millionen Franken werden in Frankreich für das Luftfahrwesen gefordert. Die Begeisterung für die neue Waffe ist groß; so hat ein französischer Gemeinderat angeregt, sämtliche sechshunddreißigtausend Gemeinden Frankreichs aufzufordern, für das Militärflugwesen alljährlich einen ihrer Einwohnerzahl entsprechenden Beitrag zu leisten. Der Gesamtbetrag dieser Spende wird auf 4 Millionen veranschlagt.

Schon mit den jetzt eingesetzten Mitteln wird Frankreich im Ernstfalle eine große Schar von Flugzeugen mit allen modernen Mitteln als Beigabe geschaffen haben, die dazu erfähig sind, zu rekonoszieren, große Heeresmassen aufzusuchen und in Verwirrung zu bringen.

Wir wollen uns darüber klar sein, und das haben zur Genüge der russisch-japanische und der italienisch-türkische Krieg bewiesen, daß es hien und drüben zu Hunderten Leute gibt, die in einem künftigen Kriege den Mut besitzen, ihre Flugzeuge mit Sprengstoffen voll zu packen, und nur den einen Wunsch haben, mit größter Geschwindigkeit an den Feind, an eine Stadt, Festung, an Kriegsschiffe oder Geschwader heranzukommen, um zugleich mit ihren in Atome zersehten Leibern den Gegner zu zermalmen.

Und wie steht es bei uns mit der Begeisterung für die vierte Waffe? und mit der pekuniären Unterstützung?

Man spricht davon, daß in den diesjährigen Heeresetat etwa nur sechs bis acht Millionen für Flugzeuge und Luftschiffe eingesetzt werden. Von seiten einzelner Privatleute sind bisher zur Unterstützung der Flugzeugindustrie mehrere Millionen aufgebracht worden. Es sind aber eben nur Opfer gewesen, denn von Gewinn kann man nur schlecht reden. Es werden sich wohl auch in Deutschland private Mittel nicht mehr finden lassen, um mit ihnen in bisheriger Weise, d. h. mit dauerndem Verluste, weiter arbeiten zu können.

Aufgabe des ganzen deutschen Volkes muß es sein, sich ernstlich mit der für Deutschland ungeheuer wichtigen Frage der Bereitstellung großer Mittel für das Luftfahrwesen zu befassen, um in keiner Weise mehr schlecht gerüstet zu sein.

Eine gründliche Lösung der Frage wird unseren englischen Vettern und Frankreich höchst fatal sein. Zurück können wir nicht mehr, denn Frankreich und England zwingen uns zu Abwehrmaßnahmen. Dies ist bewiesen durch die vielen Spionageaffären der letzten Zeit und durch die Haltung Englands während des Marokkotreits.

Baut Schiffe! war der Wiederhall der Marokkoverhandlungen in Deutschland. Ich möchte hinzufügen: Baut Flugzeuge! Das Reich muß umfangreiche Aufträge erteilen und subventionieren, nur dann wird das Opfer an Gut und Blut, das Deutschland in Begeisterung für eine große zukunftreiche Sache gebracht hat, fruchtbringend wirken.