

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100



Der Ausbruch des Weltkrieges fand die Luftschiffahrt in einem Zustande aller-schnellsten Fortschrittes vor, also in einem Zustande ungewöhnlicher Ruhe-losigkeit, schlecht geeignet zur Ausbildung einer einheitlichen starken Waffe. An-fänglich waren daher Ausrüstung und Methode bei den kämpfenden Völkern recht verschieden, und es hat ungefähr zwei Jahre gedauert, bis sich eine wenigstens äußerlich ziemlich gleichartige Kriegführung hier und drüben entwickelt hat. Ein großer Teil der hierzu notwendigen Erfahrung konnte erst jetzt gesammelt werden, neue Formen von Fahrzeugen und Motoren mußten ersonnen und erprobt werden. Es ist selbstverständlich, daß der schon vor dem Kriege so erfolgreiche Luftfahrzeugbauer jetzt mit doppelter Kraft arbeitete; ebenso selbstverständlich ist es, daß über diese Kriegstätigkeit gegenwärtig nichts berichtet werden kann. Die nachfolgenden Ausführungen müssen sich daher, abgesehen von allgemeinen Gesichtspunkten, im wesentlichen auf den Stand der Luftfahrt bei Kriegsbeginn und auf die vorausgegangenen letzten Entwicklungsstufen beschränken.

Man hat mehrfach gesagt, der wesentliche Unterschied zwischen deutscher und französischer Luftkriegführung — andere Völker spielten anfangs in dem Wett-streit keine selbständige Rolle — hätte 1914 darin bestanden, daß die Franzosen ihr ganzes Denken und Tun auf Ausbildung eines leichten, schnellen und wendigen Kampfflugzeuges gerichtet hätten, die Deutschen dagegen auf Vervollkommnung eines zuverlässigen, in den kleinsten Einzelheiten sorgfältig durchgearbeiteten Flugzeuges und auf eine einheitliche Organisation des Luftdienstes. Zugegeben, daß dieses auch dem Temperament der Völker entsprechende Urteil zutrifft, so folgt schon daraus, daß zum Verständnis der deutschen Aeronautik ein kurzes Eingehen auf dessen Entwicklung notwendig ist.

1. Entwicklung der deutschen Luftfahrt.

Wissenschaft und Technik in der deutschen Aeronautik zu trennen, ist un-möglich. Die ersten deutschen Erfolge verdanken wir den von Geheimrat Aßmann ins Leben gerufenen und von dem deutschen Kaiser in hochherziger Weise geför-derten wissenschaftlichen Ballonfahrten 1888—1897, welche uns die physikalischen Zustände des Luftmeers gründlich kennen lehrten und zu weiteren meteorologischen Studien mit unbemannten Ballonen und Drachen geführt haben. Der hierbei jetzt allgemein benutzte Kastendrachen, von Hargrave in Sidney erfunden, ist das Vorbild des Doppeldeckers geworden. Auch Otto Lilienthal hat kurz vor seinem Tode (1896) einige Versuche mit einem Doppeldecker und einem Motor von 21½ P. S. angestellt. Die wissenschaftlichen Luftfahrten sind der Ausgangspunkt für einen beispiellosen Aufschwung des Ballonsports und eines alle Kreise durch-dringenden Interesses für Luftfahrt geworden, welches sich zu geeigneter Zeit in