

# Der Flugsport im Dienste unserer Industrie

Autor(en): **F.K.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungen über Textilindustrie : schweizerische Fachschrift für die gesamte Textilindustrie**

Band (Jahr): **5 (1898)**

Heft 7

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-628179>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

und Trames in classischer und sublimer Waare 10 déniers;

3. bei letzteren Seiden in correnter Waare 12 déniers;

4. bei China Organzins und Trames à tours comptés 20 déniers, bei China non tours comptés, Canton und Mazzami lassen sich die Grenzen nicht genau bestimmen.

§ 9. Bei Seiden à tours comptés gilt als Regel, dass die einzelnen Schneller 1000 Meter messen und nicht mehr als 25 Meter nach oben oder unten vom angegebenen Mass abweichen. Abweichungen über 25 Meter sind nur gestattet, wenn sie bei nicht mehr als 5 % der Proben, von welchen mindestens 20 anzufertigen sind, vorkommen.

§ 10. Zur Feststellung der Erschwerung und des Bastgehaltes sind die Bestimmungen der rheinischen Trocknungsanstalten massgebend.

(Fortsetzung folgt.)



## Der Flugsport im Dienste unserer Industrie.

(Plauderei über das 20. Jahrhundert.)

Aus Amerika kommt die Nachricht, dass sich dort ganz allmählig — wie einst der Radsport — jetzt auch der Flugsport entwickelt. Ebenso wie man früher bezweifelte, auf zwei vor einander befindlichen Rädern fahren zu können, so glaubte man nicht, dass man mit zwei Flügeln fliegen könne. Allein die bisher bestanden Zweifel scheinen nun ein Ende gefunden zu haben, denn die amerikanischen Ingenieure O. Chanute und A. M. Herring im Staate Illinois machen jetzt oft täglich hundert Schwebeflüge auf den Dünen bis 100 Meter Weite, ohne Flügelschläge auszuführen und ohne andere Hilfsmittel, als ihre Schwerkraft anzuwenden. Chanute schreibt in den in Strassburg erscheinenden „Aeronautischen Mittheilungen“, dass diese Flüge völlig gefahrlos seien, wenig Anstrengung kosten und dass er schon nach drei bis vier Schritten Anlauf in Gleitflug käme. Auch in Deutschland soll sich ein Unternehmen in demselben Sinne vorbereiten, welches den Sport des Fluges, den Einzelflug mit eigenen Kräften, nach Art des Radsports, zum Zwecke hat. Dr. Bell Pettigrew sagt in seinem Werke: „Die Ortsbewegung der Thiere“ sehr treffend: „Wenn man versucht, eine Flugmaschine herzustellen, so versucht man nicht nothwendig etwas Unmögliches. Die zahllosen Schwärme fliegender Geschöpfe zeugen von der Ausführbarkeit eines solchen Unternehmens und die Natur gibt uns zugleich die Vorbilder. Der Erfolg der Lokomotive,

des Dampfschiffes und des Fahrrades ist uns eine Bürgschaft für den Erfolg der Flugmaschine. Sind auch die zu überwindenden Schwierigkeiten grosse, um so grösser wird der Triumph und die Belohnung sein, diese Schwierigkeiten zu überwinden. Es ist unmöglich, den Vortheil, den die Menschheit von der Lösung dieser Aufgabe haben könnte, zu unterschätzen. Unter den vielen mechanischen Problemen, die der technischen Welt jetzt vorliegen, dürfte vielleicht keines grösser sein, als das der Luftschiffahrt. Frühere Misserfolge dürfen nicht als Vorboten künftiger Niederlagen gelten. Sollte der Tag der endlichen Lösung dieses heiklen Problems kommen, so würde dadurch eine neue Aera in der Geschichte der Menschheit eröffnet werden, und so gross die Bestimmung unseres Geschlechtes bisher gewesen ist, sie würde durch den Glanz und die Grösse der kommenden Ereignisse in den Schatten gestellt werden. Der Radsport hat durch die Erfindung des sehr elastischen Luftreifens erst eine Aufschwung genommen; ähnlich soll nun auch, wie wir hören, im Flugsport eine Erfindung elastischer Vorrichtungen ausschlaggebend werden.“

Glücklich, wer das kommende Jahrhundert noch erleben darf! Die Vortheile dieser neuen Erfindung sind so in die Augen springend, dass künftig nur derjenige als vollkommener Mensch gelten wird, der sich über den Besitz einer solchen Flugvorrichtung ausweist. Im beruflichen und gesellschaftlichen Leben werden infolgedessen grossartige Umwälzungen entstehen und die Gesetze und Polizei-Verordnungen sich auf das „Reich der Lüfte“ in umfangreichster Weise ausdehnen. Das Tit. schweizerische Militärdepartement, welches mit Neuerungen und Verbesserungen unserer Wehrkraft schnell bei der Hand ist, wird zu der Militärradfahrer- und Luftballoncompagnie sofort noch eine „Brieftaubencompagnie“ ins Leben rufen, deren Mannschaft bei schlechter Witterung und unfahrbarem Weg die Radfahrer abzulösen hätte. Aber auch auf unserm textilindustriellen Gebiet bieten sich der Vortheile ungezählte, sodass es sich lohnt, einige der hauptsächlichsten zu erwähnen.

Es gibt Zeiten, wo man den Launen der Tyrannin „Mode“ in keiner Weise gerecht werden kann. Die vollste Kenntniss der Naturformen und des Stilisierens vermag dem Geschmack der Zeit nicht zu genügen und die sonst ausgeübte Phantasie und Findigkeit des Musterzeichners, die sich tapfer in der Nachmachung und Zusammenstellung bereits vorhandener Mustermotive kennzeichnet, lässt kaum mehr einen Hauch von ihrer Gestaltungskraft verspüren. Solche Momente treffen ein, wenn von den in der Mode tonangebenden Haupt-

städten, vornehmlich Paris, kein erfrischender Luftzug weht, wenn man selbst dort sozusagen im Unsichern tappt. Wie wäre es nun aber herrlich und zugleich eine willkommene Abwechslung für einen schöpferischen Musterzeichner von Zürich, sich in diesen ausdruckslosen Zeiten, gewöhnlich um die Monate Mai und Juni herum, geschwind seinen Flügelapparat anzuschlappen und dann mit Brieftaubengeschwindigkeit nach Paris zu fliegen. Um diese Zeit finden dort alljährlich die grossen Wettrennen statt, der Steeple-Chase in Auteuil und der Grand Prix zu Long-Champ. Diese Anlässe liefern den Modisten und ihren eleganten Clientinnen die willkommene Gelegenheit, hervorragende Neuheiten in Frühjahrs- und Sommergeboten auszustellen und darauf hin lässt sich schon leise ein Bild machen, was für den Herbst zu unternehmen sei.

Die Frühjahrs- und Sommermode findet ihren Ursprung weniger in Paris als in Nizza und an der Riviera; dort studieren die tonangebenden Pariser Musterzeichner und Confectionäre zu Anfang des Jahres die Kostüme der eleganten Welt und treffen darauf hin ihre Dispositionen für das künftig Auszuführende. Wer weiss, ob im kommenden Jahrhundert einer unserer Musterzeichner nicht auch nach Nizza fliegt und sich bei seinen angenehmen Studien von der Sonne des Südens anscheinend erwärmen lässt, während wir hier die Kälte als unangenehmes Uebel empfinden.

Beiläufig bemerkt, hat sich in Paris die diesjährige Frühjahrs- und Sommersaison nicht gut angelassen. Der Zola-Dreifussprozess und der spanisch-amerikanische Krieg werfen ihre Schatten. Es fehlen die Fremden, hauptsächlich die Amerikaner, und zudem hat man sehr schlechtes Wetter. Bleiben aber die Vornehmen und Reichen und damit in vielen Theilen die tonangebenden Frauen aus, zu deren Beruf es gewissermassen gehört, der Mode die Wege, die sie wandeln soll, zu zeigen, so werden die Modistinnen vorsichtig, sensationelle Neuheiten zu lancieren; denn ausschliesslich unter der Aegide der Halbweltdamen riskieren sie das nicht gern. Die wirklich vornehme Dame neigt sich immer wieder zur Einfachheit und bevorzugt einen harmonischen Stil in ihrer Kleidung, was sie aber nicht hindert, dazwischen eine der fortwährend auftauchenden Extravaganzen für kürzere Zeit zu adoptieren. Die gegenwärtige Mode zeigt im Rockschnitt die Form einer Tulpe, oben enge und etwa von Kniehöhe an sich nach unten ohne Falten erweiternd; dazu trägt man Blousen aus Popeline und Foulard, Taffet und leichtem Atlas, bei kühlem Wetter vervollständigt ein Bolero oder anders geschnittenes Jäckchen das Kostüm. Bei ganz kühler Witterung, an der wir diesen

Sommer keinen Mangel haben, bedient man sich nebst der bekannten Pelierinen und Jaquets oft wahrhafter Ungeheuerlichkeiten von langen Redingottes, einer Art Damenüberzieher von wenig Geschmack, der in lobenswerter Weise wenigstens mit Seide gefüttert wird. Dazu kommen die mit Blumen, Früchten, Federn, Bändern und Stoffen meist recht auffallend ausgestaffirten Hüte, hell- oder lebhaftfarbige Sonnenschirme u. s. w.

Das und noch viel mehr, besonders was feine Toiletten anbelangt, könnte ein Musterzeichner in jüngster Zeit in Paris in Augenschein nehmen und wenn er kurz vorher vielleicht an führenden Ideen Mangel litt, so kann er sich daraufhin ein Bild für seine künftige Thätigkeit machen. Da es vorläufig zu den allerdings rühmwerthen Ausnahmen gehört, dass ein Fabrikant seinen Musterzeichner zu solchen Anlässen mitnimmt oder hinschickt, so muss man sich eben auf die künftige Flugmaschine freuen, durch welche das Reisen schneller und ungemein billiger ermöglicht wird.

Aber nicht nur dem schöpferischen Musterzeichner, sondern auch den sonstigen Textilbeflissenen kann die neue Erfindung von bedeutendem Vortheil sein. Es liessen sich z. B. verspätete Stücke einer Warenlieferung im Nothfalle auch durch einen Lehrling, der einigermaßen in der Geographie bewandert ist, in der aller kürzesten Luftlinie nach dem Bestimmungsorte hinfliegen und dadurch könnte man den verhassten Zollstätten, die unser Schweizerindustrie so hart zusetzen, hie und da ein Schnippchen schlagen. Auch der Angestellte, welcher in den heissesten Sommermonaten, etwa Juli und August, in der schwülen Luft einer Ferggstube schwitzt, wäre oft froh über einen solchen Flugapparat. Wie angenehm wäre es z. B. in Momenten, wo keine dringende Beschäftigung vorliegt, was in der stillen Saison öfters vorkommen kann, wenn man sich an der nächsten Bierquelle eine frische Mass füllen und damit in die Lüfte erheben könnte, um dann für einige Zeit in einer Gletscherspalte der Jungfrau oder eines sonstigen kühlen Berges zu verschwinden.

Auch an Orten, wo viel auf Pünktlichkeit gehalten wird, darf diese Neuerung wärmstens begrüsst werden und Mahnungen wegen Verspätungen gehören künftig in das Reich der Fabel.

Aus obigen und noch vielem Anderen, was des Raum mangels wegen nicht mehr aufgezählt werden kann, sich aber jeder an seinem Platze hinzudenken wird, sind die Vortheile der kommenden Flugmaschine deutlich zu ersehen. Freuen wir uns infolgedessen zum Voraus auf die Segnungen, die das kommende Jahrhundert mit sich bringen wird!

F. K.

