

WAARD OM TE WETEN

EEN BRUILOFTSTAART

DE BRUILOFT VAN PRINS GEORGE, EEN ZOON van het Engelsche Koningspaar, met Prinses Marina van Griekenland, belooft een schitterend festijn te worden.

Dezer dagen werden in de Engelsche bladen foto's geplaatst van de acht bruidsmisjes, die het jonge paar zullen terzijde staan en daarbij vonden we onze Prinses Juliana als No. 1 afgebeeld.

En dan wordt verteld van een schitterende bruiloftstaart.

De bereiding neemt niet minder dan zes weken in beslag en men is dus al weken lang bezig aan dit kunstgewrocht op het gebied van banketbakkersbedrijf.

Het lekkernijtje zal maar eventjes 400 K.G. wegen en een hoogte bereiken van ongeveer drie meter. Edinburg is de uitverkoren plaats, waar de taart wordt gemaakt. Zij zal in vier stukken naar Londen worden gebracht, daar in elkaar gezet, met ijs gevuld en op een zilveren voet worden geplaatst.

Het recept van de taart, bestaande uit enkel Engelsche bestanddeelen, heeft een goeden naam bij de Engelsche koningsfamilie, want eenzelfde soort werd vervaardigd bij het huwelijk van den hertog van York, prinses Mary, en bij gelegenheid van verschillende koninklijke verjaardagen.

Natuurlijk wordt deze bruiloftstaart rijk versierd, ook met echte bloemen, en dan is er deze aardigheid aan verbonden: er is een halve shilling in gebakken en men vertelt, dat wie het hapje treft, waarin dat muntstuk wordt gevonden, veel geluk zal hebben in zijn leven.

Van deze taart zullen, dunkt me, wel een duizend menschen kunnen smullen en dan behoeven ze nog niet ontvreden te zijn over het toebedeelde stukje!

PIONIER DER LUCHTVAART

DE ONGEKENDE PRESTATIES DER VLIEGERS in de Melbourne-race, hebben de belangstelling der geheele wereld weer opnieuw gericht op de mogelijkheden der luchtvaart, bij de voortschrijdende moderne techniek. 't Is daarom wel interessant eens stil te staan, bij de moeilijkheden die de eersten, die de gedachten aan vliegen tot werkelijkheid probeerden te maken, zich getroostten, en te overwinnen hadden.

Ik wil daarom iets naders vertellen over drie zeer uiteenlopende typen dier oude pioniers, zonder wie de hedendaagsche luchtvaart misschien niet een dergelijke volmaaktheid (hoogte had ik bijna gezegd) bereikt zou hebben.

Daar is dan eerst: *Ludwig Berblinger, de kleermaker van Ulm.*

Toen hij als kleine jongen in 1783 zijn vader, den schoenmaker Zacharias Berblinger verloor, werd hij in 't stadsweeshuis opgenomen, en tot kleermaker opgeleid. Heel jong nog, toonde hij reeds, boven zijn bescheiden ambacht uit, groote gaven te bezitten op technisch terrein. In zijn vrijen tijd „ontdekte” hij den kinderwagen, en niet lang daarna vond hij de kunst-ledematen uit!

Koning Max Jozef van Beieren (waartoe Ulm toen behoorde) gaf hem op zijn verzoekschrift, toestemming zijn uitvinding in Beijeren bekend te maken.

Dat gebeurde in 1809. Een jaar later kwam hij op de „zonderlinge gedachte” van het vliegen.

Ondanks spot en wantrouwen, en tegenwerking ook bij de uitvoering van zijn plannen, probeerde hij met taai volharding een vliegmaschine te construeeren. De kennis van de valscherms- of parachuteconstructie door Leonardo da Vinci, van den bouw van een luchtballon door Montgolfier en van de kort tevoren succesvol ondernomen pogingen van 't vliegen



Een van de meest moderne verkeersvliegtuigen uit onze dagen, nl. de Fokker F 36 van de K. L. M.

met een ballon, door den Zwitser Degen, heeft hem misschien aangemoedigd.

24 April 1811 verraste hij zijn medeburgers door een advertentie in het „Intelligenzblad,” waarin hij meedeelde, dat hij na „ontzaggelijke moeite, met opoffering van veel geld en tijd, en na langdurige technische studie, erin geslaagd was, een vliegmaschine uit te vinden, waarmee hij over eenige dagen hier in Ulm demonstraties geven zou, aan 't slagen waarvan hij niet twijfelde, gesterkt door de meening van verscheidene technische deskundigen.”

Inderdaad kwam Berblinger, ter gelegenheid van het bezoek van koning Friedrich II von Wurtemberg op 30 en 31 Mei 1811, zonder eerder proefvluchten ondernomen te hebben, tweemaal met zijn vliegtuig naar voren, maar beide malen mislukten zijn vlieg pogingen.

In de Kroniek van Ulm wordt meegedeeld, „dat de uitvinder van een vliegmaschine, de kleermaker Berblinger, 20 louis d'or van den Koning kreeg, hoewel het toestel onbruikbaar bleek.”

30 Mei 's avonds heeft Berblinger zijn eerste proef genomen, op de „Adlerbastei” in tegenwoordigheid van den koning en een groote menschenmenigte. Toen de kleermaker met zijn twintig meter hooge houten gevaarte de lucht in wilde, bleek er iets stuk aan een vleugel, waarom hij uitstel vroeg tot den volgenden dag. De menigte ging morrend en schimpend uiteen.

Toen hij den volgenden dag zijn proef herhaalde, viel hij als een looden vogel van de bastei naar beneden, de Donau in, en kon, als een nieuwe Skaros, met moeite van den verdrinkingsdood gered worden. Cynisch besluit de Ulmer kroniek zijn verslag met: „zoo heeft onze kleermaker het vliegen geprobeerd, en voor zijn onbruikbare machine zijn zaak verwaarloosd!”

Niet alleen werd hij door 't volk en in de bladen, in woord en beeld bespot om zijn mislukte pogingen, maar hij werd door allerlei plagerijen ook gedwongen zijn vaderstad een tijdje te verlaten.

Daarbij verloor hij zijn zaak, en, nu heelemaal geruïneerd, schijnt hij aan den drank geraakt te zijn. In 1820 verloor hij zijn vrouw. Hij werd nog weer even genoemd door zijn nieuwe uitvinding: de bretels, doch 28 Januari 1829 is hij, 59 jaar oud, in 't armenhuis, aan uitputting gestorven.

Wanneer Max Eyth, die dezen pionier der luchtvaart in zijn beroemd kunstwerk: „der Schneider von Ulm” een dichterlijk gedenkteeken opgericht heeft, van hem zegt, dat hij 100 jaar te vroeg geboren werd, teekent hij daarmee zeer juist

de tragiek van dit uitvindersleven, daar hij in zijn tijd mislukkend, later, met meer technische mogelijkheden, zeker geslaagd zou zijn.

Overigens is Berblinger ook onderwerp geworden van een komische operette, door Gustav Pressel onder den titel: „De kleermaker van Ulm, of de koning der lucht” geschreven, welks partituur nog berust in de Stedelijke bibliotheek van Ulm. Zijn tweede vrouw heeft na zijn dood van de met groene zijde bekleede vleugels van het toestel... parasols laten maken!

Otto Lilienthal, de eerste vliegende mensch en vader der vliegkunst, stierf 1896 te Berlijn, nadat hij den vorigen dag met zijn machine van een hoogte van 15 meter in Stöllen bij Rathenow neergestort was, en daarbij zijn wervelkolom gebroken had.

Hij werd in het Pommersche stadje Anklam, 3 Mei 1848, als zoon van een koopman geboren.

Reeds als knaap was hij vol belangstelling voor alles wat met vliegen in verband stond, en met voorliefde las hij alle beschrijvingen van ballon-tochten.

Op de Karlsburgerheide bij Anklam bracht hij menig gepijbelde schooluurtje met zijn broer, in aandachtige beschouwing van de bij de kleine heiplassen opvliegende of neerstrijkende reigers door. Na zijn technische studie in Berlijn werkte hij daar als werktuigkundig ingenieur. En ook in dien tijd nog, verklaarde hij later, vervulde hem steeds weer, als in de lente de trekvogels terugkeerden uit het warme Zuiden, het groote verlangen, als een vogel op te stijgen, en over lachende velden, en groenende bosschen heen te glijden, om zoo de schoonheid van het landschap te genieten, volkomen, zooals slechts een vogel het kan.

Na die jarenlange nauwgezette bestudeering van de vlucht der vogels, bouwde hij zijn eerste toestel uit met linnen beplakte wilgentakken.

Het lichaam hing op borsthoogte in een ring. De armen werden vastgebonden, terwijl het onderlichaam vrij onder de 14 M² groote draagvlakken hing.

In 1890 deed hij de eerste praktische vliegpogingen, door in zijn tuin van een meterhooge springplank op te springen. Geleidelijk verhoogde hij de plank tot 2½ M., en zoo kon hij reeds in 1891 een paar dozijn meter over zijn bloembedden zweven! Hij vervolmaakte ondertusschen „het starten” en „het landen”, werkte zijn apparaat verder uit, terwijl hij door zijwaartsche zwenkingen met het onderlichaam en door beenbewegingen de snelheid wist te vergrooten. Ook vloog hij van steeds grooter aanvangshoogte af, eerst van het dak van een schuur af, later van een 30 M. hoogen heuvel, waar hij een soort hangar gebouwd had voor zijn „machine”. Later bouwde hij een tweedekker, waarmee hij in de Rhinowerbergen tusschen Neustadt en Rathenow, van een hoogte van 80 M., vluchten tot 450 M. aflegde. Alles wat hij al experimenteerend aan kennis opdeed, schreef hij neer in zijn boek: „De vogelvlucht als grondslag der vliegkunst,” dat nog heden beteekenis heeft voor den bouw van vliegtuigen.

Nadat hij zijn „draak,” zooals het vliegtuig genoemd werd, nog van een, door hoofd-bewegingen te bedienen, hoogte-stuurinrichting voorzien had, en de vleugels bewegelijk gemaakt, zoodat met de armen daarmee fladderbewegingen gemaakt konden worden, verongelukte hij in 1896 op de eerste proefvlucht met zijn verbeterde toestel.

Hij was de eerste mensch, die erin slaagde met een apparaat zwaarder dan de lucht (in tegenstelling met de ballons!) te vliegen.

Wilbur Wright werd 1867 als zoon van een Amerikaanschen bisschop geboren. Met zijn broer Orville had hij de grootste belangstelling voor de proeven van Otto

Lilienthal met zijn „draak”. Beiden begonnen na een technische opleiding, een rijwielfabriekje in Dayton (Ohio), maar al hun vrijen tijd besteedden ze aan de bestudeering van gegevens over „draken”, en met volle aandacht volgden ze de berichten over vliegpogingen, in de bladen.

In 1900 bouwden ze een eigen toestel, waarmee ze in het hooge heuvelterrein langs de kust in Noord Carolina, niet ver van de plaats waar de „Graf Zeppelin” 15 Oct. 1928 het Amerikaansche vasteland bereikte, proeven namen.

Ze spanden een paard aan een lang touw voor 't toestel, waarin Wilbur gezeten was, terwijl Orville het paard in zijn draf begeleidde. Nadat deze pogingen zoo de lucht in te komen slaagden, gingen de twee broers verder. Uit den door Daimler en Benz vrijwel gelijktijdig uitgevonden automobielmotor, trachtten ze een vliegtuigmotor te construeeren. 17 December 1903 werd de eerste proefvlucht gehouden, in tegenwoordigheid van een vijftal autoriteiten. Knetterend en rookend steeg, na een vernuftige startmethode, 't toestelletje, om na een vlieg-afstand van 53 M. onbeschadigd te landen.

Bij een volgende vluicht sleurde een sterke wind het toestel eenige tientallen meters mee, om het in puin neer te kwakken.

Niet ontmoedigd, bouwden de broers haastig een nieuwe machine, waarmee zonder ongelukken in 1904 een 100-tal vluchten gemaakt werden, zelfs lukte het in September van dat jaar aan Orville in een bocht te vliegen, inplaats van de rechte lijn, die ze steeds gevolgd hadden. Geleidelijk werd de machine uitgebreid, de motor verbeterd en versterkt en 5 Oct. 1905 wist Wilbur Wright zelfs 38 minuten achtereen in de lucht te blijven, en daarbij 39 K.M. af te leggen.

Zoo kwam het, dat men in Europa, stom verbaasd over de berichten over de Wrights, benieuwd werd, dat Amerikaansche wondergedrocht van nabij en in werking te zien. De Wrights vroegen daarvoor een millioen francs, en garandeerden een vlucht van 50 K.M.!

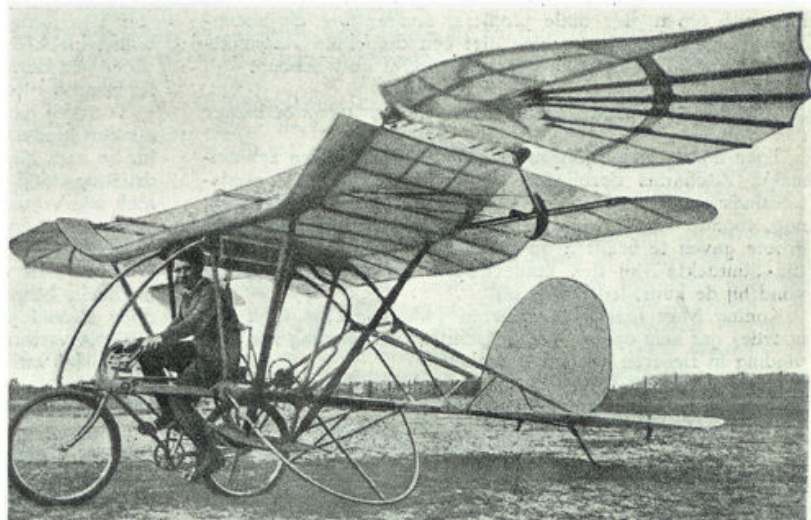
Hun tocht door Europa werd een ongekend succes.

Orville Wright hield het in 1909, bij een demonstratie in Duitschland 95 minuten in de lucht uit, en bereikte een hoogte van 172 meter.

De eerste vlucht van de Wrights, die slechts 12 seconden duurde, moge nu belachelijk schijnen — we rekenen sinds de Melbourne race met duizenden kilometers en met etmalen! — het was een belangrijk moment in de wereldgeschiedenis, dat een bemand toestel zich op eigen kracht van de aarde ophief, zich evenwijdig met den bodem voortbewoog, zonder aan snelheid in te boeten, en ten slotte landen kon, zonder vermeld te worden.

En zonder dezen pioniersarbeid, zouden de wereldschokkende prestaties, waarvan ieder nu nog vol is, onmogelijk geweest zijn.

G. J. PHILLEN



Een moderne zweeffiets, vervaardigd door een Berlijnsch politieagent.