

WIENER  
LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

UNABHÄNGIGES FACHBLATT

FÜR

LUFTSCHIFFFAHRT UND FLIEGEKUNST

SOWIE DIE DAZU GEHÖRIGEN WISSENSCHAFTEN  
UND GEWERBE.

---

HERAUSGEGEBEN VON

VICTOR SILBERER

LANDTAGS-ABGEORDNETER DER STADT WIEN,

GRÜNDER DER ERSTEN AÉRONAUTISCHEN ANSTALT IN WIEN, EM. LEITER DES K. U. K. MILITÄR-AÉRONAUTISCHEN CURSES,  
PRÄSIDENT UND FAHRWART DES WIENER AÉRO-CLUBS, EHRENMITGLIED UND FÜHRER DES PARISER AÉRO-CLUBS, EHRENMITGLIED DES FLUGTECHNISCHEN VEREINES IN WIEN, SOWIE ZAHLREICHER SPORTLICHER GESELLSCHAFTEN.

COMMANDEUR DES KÖNIGLICH SPANISCHEN ISABELLEN-ORDENS, RITTER DES KAISERLICH RUSSISCHEN ST. ANNEN-ORDENS III. CLASSE, DES KÖNIGLICH BAVRISCHEN MICHAEL-ORDENS, DES KÖNIGLICH DÄNISCHEN DANEBROG-ORDENS, DES KÖNIGLICH PORTUGIESISCHEN CHRISTUS-ORDENS, DES KÖNIGLICH RUMÄNISCHEN STERN-ORDENS,  
ETC. ETC.

I. JAHRGANG.

WIEN 1902.

VERLAG DER »ALLGEMEINEN SPORT-ZEITUNG« (VICTOR SILBERER)

WIEN, I. ST. ANNAHOF



liebenswürdige flugtechnische Collegen werden vielleicht noch manche für sie angenehme Gelegenheiten finden, über meine Unfälle wieder »Fiasco« rufen zu können, bevor ich mein Flugschiff für reif zu den wirklichen Flugversuchen halte. Doch die Ueberzeugung, dass ich auf dem richtigen Wege bin und, wenn Gesundheit und money auslangen, sicher meinen Drachenflieger zum Fliegen bringen werde, können mir die kleinlichen Rivalitäten nicht rauben. Die Lösung des schönen, von uns Aviatikern angestrebten Problems ist im Principe schon geschehen. (Die Schriftleitung.) Da jedoch die ersten Flugversuche sehr schwierig und gefährlich sind, so verlangen sie ein ruhiges, vorsichtiges und stufenweises Vorgehen. Wo ich meine nächsten Versuche auf dem Wasser machen werde, ist noch nicht bestimmt. Hochachtungsvoll *W. Kress.*»

Freitag den 18. April hielt Herr Wilhelm Kress auf Einladung des Friedensvereines wieder einen Experimentalvortrag. Der hiefür gewählte grosse Saal des Ingenieur- und Architektenvereines war sehr gut besucht, und das Publicum bekundete ein lebhaftes Interesse an der Sache. Einleitend verweist Herr Kress auf die Beziehungen der Luftschiffahrt zur Friedensfrage, die er einerseits in der völkerverbindenden grossen Zukunft insbesondere der dynamischen Luftschiffahrt erblickt, andererseits in der damit Hand in Hand gehenden Schaffung eines den verschiedensten militärischen Zwecken dienenden neuen fürchterlichen Kriegsmittels, das die Kriege erschweren und somit seltener machen wird. Der Vortragende bespricht sodann die theoretische Seite der Luftschiffahrt, die Unzulänglichkeit früherer mathematischer Formeln, welche alle Bestrebungen der Praxis als Utopien erscheinen liessen, bis Klärungen durch von Loessl und Lilienthal erfolgten. Dennoch werde es auf theoretischem Gebiete, beispielsweise über den Luftwiderstand, noch ernste Streitigkeiten geben, wenn schon hunderte von Flugmaschinen thatsächlich fliegen werden. Jetzt habe man vor Allem die praktische Richtung zu verfolgen, und es zeige sich die Möglichkeit dreier Systeme: Schraubenflieger, Ruderflieger und Drachenflieger. Wenn auch jedes dieser Systeme auf Erfolge hoffen könne, so bieten doch die Drachenflieger vorerst die meisten Aussichten. Herr Kress lässt nun mehrere Modelle fliegen, zeigt experimentell, dass ein und derselbe Apparat sich als Schraubenflieger vertical nicht zu erheben vermag, wogegen er, wenn mit gleicher Kraft als Drachenflieger lancirt, in ansteigender Bahn davonfliegt. Redner wendet sich gegen die Angriffe, welche gegen seine Modelle erhoben wurden, indem er betont, dass eben erst durch Praktiker Klärung in die Flugfrage, speciell in die Art und Weise des Luftwiderstandes verschieden geformter Flächen und Körper gebracht wurde; auch sei das Gewichtsverhältniss des bei seinen freifliegenden Modellen verwendeten kleinen Kautschukmotors weitaus ungünstiger als jenes von Benzinmotoren etc., wie durch Langley schon längst erwiesen wurde. An die eingehende Besprechung der drei Flugmaschinensysteme knüpfte Herr Kress auch eine Erwähnung seiner sogenannten »Captivschrauben«, die, rein militärischen Beobachtungszwecken dienend, die elektromotorische Kraft durch ein Kabel zugeführt erhält. Ein grosses, aus Stahlrohren hergestelltes Modell, im militärtechnischen Comité geprüft, habe ergeben, dass per Pferdekraft 37 Kilogramm gehoben werden können, was einem Nutzeffect der Hebeschrauben von 50 Percent entspricht. Für dieses System zeige sich jetzt in Frankreich grosses Interesse. Ganz besonders betont aber Redner die Wichtigkeit des Drachenfliegers und gibt dann eine eingehende Schilderung des ihm mit seinem grossen Apparate auf dem Tullnerbacher Wasserreservoir widerfahrenen Unfalles, bei welchem er trotz des viel zu schweren Motors einen Moment lang »beinahe fürchtete« — schon zu fliegen! Er kam dabei plötzlich dem Ufer gefährlich nahe, was ihn zu rascher Wendung veranlasste, die, durch seitlichen

Wind gefördert, das Umschlagen und Untergehen des Drachenfliegers bewirkte. Seither vergrösserte Kress die Basis des Apparates und brachte vier statt der früheren drei Tragflächen an, mit welchen Reconstructionsarbeiten er fast fertig ist. Gleichwohl denkt er jetzt selbst noch nicht an baldiges Fliegen, sondern findet noch monatelange »Vorversuche« nöthig; wo er diese abhalten wird, darüber hat er sich noch nicht entschieden. Ungewöhnlich reicher Applaus lohnte jedes einzelne gelungene Experiment mit den freifliegenden Modellen. Ebenso grossen Beifall fanden die Schlussworte des Erfinders, die allerdings diesmal viel vorsichtiger und zurückhaltender klangen, als vor den Tullnerbacher Erfahrungen und viel mehr die Ueberzeugung eines schliesslichen Erfolges des Drachenfliegers nach sehr vielem Probiren, Studiren und fortgesetzten weiteren Verbesserungen, als die Hoffnung auf einen baldigen durchschlagenden, persönlichen Erfolg zum Ausdruck brachten. *Adar.*

## GANSWINDT EINGESPERRT!

Dass es so kommen würde, war vorherzusehen, nicht aber, dass es so schnell kommen werde!

Als vor wenigen Wochen die direct schwindelhaften Prospect-Annancen in den Berliner Tagesblättern erschienen, hielten wir es für an der Zeit, das Treiben Ganswindt's zu besprechen. Wir citirten seinen Prospect, glossirten diesen und beleuchteten besonders das Versprechen der Zinsenzahlung für die zu subscribirenden Beträge. Wir schlossen unsere Kritik mit dem gewiss klaren Satze: »Beide Fälle sind eine Gebahrung, die man nicht gutheissen kann und die auch wahrscheinlich kein gutes Ende nehmen wird.«

Nun denn, die Geschichte hat in der That kein gutes Ende genommen, denn Ganswindt sitzt schon hinter Schloss und Riegel, wo er wohl Zeit und Musse finden wird, sich darüber klar zu werden, dass der Luftschiffer vor Allem — schwindelfrei sein muss.

Wie werthlos die Ganswindt'schen Ballons und Flugapparate auch sein mögen, in einer Hinsicht war er erreichter Meister und darin hielt er seit Jahren den Weltrecord unter allen flugtechnischen Projectenmachern: In der unausgesetzten Ueberschwemmung seiner Mitmenschen mit Beschreibungen neuer Erfindungen und Verbesserungen, mit Flugschriften und Tractätlein, mit offenen Briefen und polemischen Broschüren, Alles immer voll Selbstlob und plumpster Eigenreclame. Wer das Alles gesammelt und aufgehoben hätte, was Ganswindt nur in den letzten zehn Jahren an die Blätter und die flugtechnischen Kreise versandt hat, besässe heute eine eigene höchst umfangreiche Ganswindt-Literatur.

Gerade jetzt erst war der Mann auf dem besten Wege, mit seiner Propaganda in den grössten Styl überzugehen, da kommt die Polizei mit ihrer rauen Hand, und die Geschichte hat ein Ende, viel zu früh für Ganswindt, dem es jetzt geglückt war, ein ganzes Comité von Leuten zusammenzubringen, die sich nicht scheuten, ihm ihre anständigen Namen zu leihen, zu spät für so Manchen, der jetzt sein Geld los ist und, wenn er sich meldet, wohl nur zum Schaden noch den Spott ernten wird.

Es war hoch an der Zeit, dass man dem Erfindungsgaukler das Handwerk gelegt hat. Hoffentlich lassen sich sein Schicksal andere Erfinder ähnlicher Kategorie zur Lehre und Warnung sein.

Das Herauslocken von Geld zu Erfindungszwecken unter Versprechungen, die nicht eingehalten werden können, und ganz besonders, wenn dann das erhaltene Geld nicht zu dem vorgegebenen Zwecke verwendet wird, ist ein gefährliches Handwerk.

V. S.

Schon seit vielen Jahren nahm Ganswindt von den kleinsten Leuten Geld auf. Er verschmähte nicht den geringsten Betrag und versprach dafür den Leichtgläubigen ein Vielfaches. Er verkaufte Antheile zunächst für 10 und 20 Mark, sogenannte »sichere Gewinnaussichten«, und stellte hiebei Reingewinne von mehreren tausend Mark in Aussicht. Später bildete er dann ein Comité, dessen Mitglieder meist auswärtig ansässig waren, und verkaufte Zinsbogen mit Zinscoupons als Antheilscheine an dem zu erwartenden Gewinn aus seinen Erfindungen; er leistete sofort 5percentige Verzugszinsen und versprach ausserdem für je 100 Mark und je 1000 Mark die dreifachen Beträge »bei dem zu erwartenden Reingewinne« zurückzahlen. Die Zinsbogen zu den Antheilschuldscheinen waren bis zum März 1905 ausgefertigt und der Talon berechnete zum eventuellen Bezuge eines neuen Zinsbogens vom 1. April 1905 an. Zahlreiche Leute fanden sich, die ihr Geld hingaben und sich als Aequivalent mit der Gewinnaussicht und den Antheilscheinen zufrieden gaben. Um seine Erfindungen populärer zu machen, begründete Ganswindt vor einigen Jahren ein Etablissement, in dem er seine Apparate vorführte.

Die unmittelbare Veranlassung zur Verhaftung Ganswindt's gab eine vor sechs Monaten bei der Schöneberger Polizeidirection gegen ihn eingelaufene Betrugsanzeige. Ein Herr August Herweg in Blecher am Rhein hatte vor Jahren mehrere Antheilscheine auf die Erfindung um den Gesamtpreis von 368 Mark erworben. Allein da der Erfolg sich durchaus nicht einstellen wollte und der Termin, zu welchem Ganswindt »aufzuziehen« wollte, immer wieder hinausgeschoben wurde, wollte Herr Herweg sein Geld zurück haben. Dies war jedoch mit solchen Schwierigkeiten verbunden, dass es dem Ungeduldrigen schien, als ob thatsächlich Ganswindt eher werde fliegen, als das Geld zurückzahlen können. So entschloss sich denn Herr Herweg nach längerer fruchtloser Correspondenz zur Strafanzeige, die zunächst zur Folge hatte, dass sich ein Schöneberger Criminalcommissär in die Ausstellung begab und sich die Erfindung von Ganswindt selbst demonstrieren liess. Auch damals machte der Flugapparat keine Miene, sich in die Lüfte zu schwingen, und der Beamte erstattete der Behörde einen ausführlichen Bericht über seine Wahrnehmungen. Ganswindt beantwortete die Betrugsanzeige damit, dass er gegen Herrn Herweg und dessen Rechtsanwalt die Anzeige wegen Erpressung erstattete. Die Behörde fand jedoch keinen Anlass, eine derartige Anklage zu erheben. Seither wurde die Schöneberger Polizeibehörde mit Betrugsanzeigen förmlich überschüttet. Die Beschädigten recrutiren sich zumeist aus der Provinz und sind vorwiegend kleine Leute, die sich durch das Versprechen Ganswindt's, ihnen für kleine Beträge — zehn und zwanzig Mark — horrende Summen ausbezahlen, blenden liessen und ihm ihre Ersparnisse auslieferen. Selbst 2 $\frac{1}{2}$  Mark verschmähte Ganswindt nicht; er gab an ganz kleine Leute Antheilscheine, bestehend aus je sechs Coupons zu 2 $\frac{1}{4}$  Mark, aus und versprach für diese 15 Mark 100 zurückzuerstatten. Damit fing er zahlreiche Arbeiter, Dienstmägde und andere Angehörige der ärmsten Classen. Aber auch in Berlin fand Ganswindt zahlreiche Gläubige, die sich nun für betrogen erachten, so ein Buchdruckereifactor und ein Photograph, die seit mehr als acht Jahren darauf warten, dass ihnen Ganswindt das Geld aus der Luft herabhole. Selbst sein Bureau-diener ist »betheiligt«. Er war früher Hotelangestellter, und durch die Reclame angelockt, setzte er sich mit Ganswindt in Verbindung. Nachdem er 700 Mark in das Unternehmen hineingesteckt hatte, verlor er seine Stelle und trat dann in die Dienste des Erfinders. Heute muss er sich nach einer neuen Stelle umsehen. Er hält sich jedoch nicht für geschädigt und glaubt noch immer an die Zukunft des Ganswindt'schen Flugapparates. Die

Summen, welche Ganswindt in den letzten Jahren von vertrauensseligen Leuten zugeflossen sind, sollen eine halbe Million übersteigen.

## SANTOS-DUMONT.

Am 24. März ist Santos-Dumont in London eingetroffen, um sein Luftschiff Nr. 6, welches, wie bereits gemeldet wurde, im Concertsaal des Krystallpalastes ausgestellt werden wird, hiezu in Stand zu setzen. Santos-Dumont brachte den Tragballon selbst mit, während das übrige Material schon vorausgeschickt worden war. Als Santos mit seinem Ballon ankam, befanden sich die schon um mehrere Tage früher eingetroffenen Bestandtheile noch am Zollamte. Nach einer längeren Verhandlung mit den Zollbeamten bekam Santos-Dumont seine Apparate ausgeföhrt und liess sie sofort zum Krystallpalast transportiren.

Der nach London gebrachte Ballon — der »Santos-Dumont Nr. 6« — ist derselbe, welcher nach dem berühmten Trocadero-Unfall gebaut wurde. Derselbe Ballon blieb an einem Baum in Longchamps und ein anderes Mal im Park von Saint-Cloud hängen. Repariert, gewann er den Deutsch-Preis und machte schliesslich in den Monaten Jänner und Februar 1902 fünf Fahrten über der Bai von Monaco. Bei der letzten dieser Fahrten ereignete sich die bekannte Katastrophe, bei welcher der ganze Apparat in Trümmer ging. Mit dem Aufwand einer Summe, welche beinahe zur Construction eines neuen Luftschiffes genügt hätte, wurde der total zerfetzte Apparat wieder hergestellt. Das Luftschiff ist jetzt in demselben guten Zustand wie vor dem Unfall. Motor, Träger und Schraube, Steuer u. s. w. sind vollständig in Ordnung, desgleichen der geflickte und frisch lackirte Tragballon. An diesem letzteren hat Santos-Dumont, veranlasst durch den Unfall in der Bai von Monaco, eine Verbesserung vorgenommen. Er hat nämlich den Ballonkörper innen durch Zwischenwände aus unlackirtem Seidenstoff in drei Fächer getheilt, um eine rapide Bewegung des Gases innerhalb des Ballons unmöglich zu machen. Santos-Dumont führt die Katastrophe von Monaco darauf zurück, dass sich das in Folge der Sonnenwärme ausdehnende Gas mit Heftigkeit in den hinteren Theil des Ballons drängte, dadurch das Longitudinal-Gleichgewicht störte und den Ballon in eine verticale Lage zu bringen suchte. Mit der neuesten getroffenen Anordnung glaubt Santos-Dumont der Wiederholung eines derartigen Unfalles vorgebeugt zu haben.

Der so ausgestattete »Santos-Dumont Nr. 6« wird nun in London mit Luft aufgeblasen, von Santos-Dumont selbst adjustirt und an der Decke des Concertsaales im Krystallpalast aufgehängt werden. Die Ausstellung, welche vom britischen Aero-Club arrangirt ist, wird zwei Monate — April und Mai — dauern. Santos-Dumont selbst wird die Eröffnung dieser Ausstellung nicht abwarten, sondern wird nach einem kurzen Studium der Londoner Ortsverhältnisse in Hinblick auf seine dort geplanten Versuchsflachten sich in Bälle auf ungefähr fünf Wochen nach Amerika begeben.

Auf seine Reise nach Amerika wird Santos den Motor, Flügelschrauben und das selbstverständlich nicht montirte Trägergerüst für sein siebentes Flugschiff mitnehmen, beziehungsweise voraussenden. Die Bestandtheile wird er von Mechanikern in New-York zusammensetzen lassen. Den Tragballon wird er erst dann aus Europa hinübertransportiren, wann er daran gehen wird, mit dem »Nr. 7« in Amerika zu experimentiren. Am 24. März wurde bereits der für den »Santos-Dumont Nr. 7« bestimmte 45pferdige Benzinmotor der Compagnie Générale Transatlantique übergeben. Der Motor wiegt 150 Kg. Die Flügelschrauben, welche einen Durchmesser von fünf Meter besitzen, gingen mit dem nächsten Boot ab.

Die hauptsächlichsten Dimensionen des »Santos-Dumont Nr. 7« werden die folgenden sein: Gesamtlänge 49 M., Durchmesser 7 M., Länge des Trägergerüsts 30 M., Gesamtauftrieb 1320 Kg. Der Ballon wird zwei Gondeln tragen. Von den Schrauben wird eine vorne und eine hinten angebracht. Der Ballon soll zwei Personen —