

# WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

UNABHÄNGIGES FACHBLATT

FÜR

LUFTSCHIFFFAHRT UND FLIEGEKUNST

SOWIE DIE DAZU GEHÖRIGEN WISSENSCHAFTEN  
UND GEWERBE.

---

HERAUSGEGEBEN VON

**VICTOR SILBERER**

LANDTAGS-ABGEORDNETER UND GEMEINDERAT DER STADT WIEN,

GRÜNDER DER ERSTEN AÉRONAUTISCHEN ANSTALT IN WIEN, EM. LEITER DES K. U. K. MILITÄR-AÉRONAUTISCHEN KURSES,  
PRÄSIDENT UND FAHRTWART DES WIENER AÉRO-KLUBS, EHRENMITGLIED UND FÜHRER DES PARISER AÉRO-CLUBS,  
EHRENMITGLIED DER SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE NAVIGATION AÉRIENNE IN PARIS,  
EHRENMITGLIED DES FLUGTECHNISCHEN VEREINES IN WIEN, SOWIE ZAHLREICHER SPORTLICHER GESELLSCHAFTEN.  
KOMMANDEUR DES KÖNIGLICH SPANISCHEN ISABELLEN-ORDENS, RITTER DES KAISERLICH RUSSISCHEN ST. ANNEN-ORDENS  
III. KLASSE, DES KÖNIGLICH BAYRISCHEN MICHAEL-ORDENS, DES KÖNIGLICH DÄNISCHEN DANERROG-ORDENS,  
DES KÖNIGLICH PORTUGIESISCHEN CHRISTUS-ORDENS, DES KÖNIGLICH RUMÄNISCHEN STERN-ORDENS,  
ETC. ETC.

---

III. JAHRGANG.

---

WIEN 1904.

VERLAG DER „ALLGEMEINEN SPORT-ZEITUNG“ (VICTOR SILBERER)

WIEN, I. ST. ANNAHOF

da die Beobachtungen über den vulkanischen Staub und die Wolken in den höchsten Atmosphären den herrschenden Theorien über die Richtung der oberen Gegen-Passatwinde tatsächlich zu widersprechen scheinen. Man kennt bisher weder die Maximalhöhe der Passatwinde, noch die mit der Höhe im Einklang stehenden Temperatur- und Feuchtigkeitsschwankungen in jenen Regionen über dem Ozean.

DER AÉRO-CLUB de France hielt am 7. Jänner in Paris unter dem Vorsitz des M. Jacques Balsan eine Ausschußsitzung ab. Es wurden folgende neue Mitglieder in den Klub aufgenommen: MM. Vicomte d'Aruyzon, Baumann, Bontard, Comte de Cartagena, Drzewiecki, Comte Le Lourbe, Lewthwaite, Martin Le Roy, Mazurel. Den Herren Paul Tissandier und Comte d'Oultremont wurden Führerdiplome ausgestellt. Die ordentliche Generalversammlung wurde auf den 3. März festgesetzt. Balsan teilte dem Komitee mit, daß er auf den vom Grafen Castillon gestifteten Preis im Werte von 100 Franken, den ihm das sportliche Komitee für die Fahrt nach Ungarn (Paris—Madocsa, Ungarn) zusprechen wollte, verzichte und den Antrag stellen werde, daß man diesen Betrag als Preis für einen Wettbewerb (Weißfahrt) verwenden möge, dessen Organisierung dem sportlichen Komitee des Aéro-Club zukäme. Auf den Vorschlag des M. Janets beschloß der Aéro-Club, den Himmelfahrtstag als sein Patronatsfest anzusehen und diesen Tag stets feierlich zu begehen. Beim Diner Conférence wurde sowohl über die Aviatik wie über die Frage des vertikalen Gleichgewichts der Ballons diskutiert.

IN AMERIKA herrscht unter den Anhängern der lenkbaren Luftschiffe ein großer Optimismus, wie sich kürzlich bei einem Diner zeigte, das zu Ehren Professor Langleys im Waldorf-Astoria-Hotel gegeben wurde und dem auch Santos-Dumont beiwohnte. Langley sprach von den ungeheuren Fortschritten, die auf flugtechnischem Gebiete erzielt, aber von der spöttischen Welt nicht anerkannt wurden, und John B. Walker, der Festgeber, verstieg sich sogar zu der kühnen Prophezeiung, daß in 12 Monaten die Flugmaschine bereits als Verkehrsmittel in Gebrauch sein würde. »Es wird nicht nur das billigste Transportmittel, sondern auch das sicherste sein,« bemerkte er ferner, »denn auf welche Weise kann da ein Zusammenstoß stattfinden, wenn ein Fahrzeug sich oft 1000 Fuß über dem anderen bewegt?« Edwin Markham aber sagte: »Ich prophezeie, daß wir den Tag erleben werden, an dem wir unsere Luftschiffe vor den Fenstern verankern und auf ihnen unseren Geschäften nachgehen, so wie wir früher unsere Boote, unsere Schiffe oder Automobile zu einem Abstecher ins Geschäft oder nach Europa benützt haben.« — Die Herren Amerikaner waren bekanntlich von jeher von der Natur mit einem übergroßen Maß an Phantasie und Großsprecheri ausgestattet!

DIE AVIATISCHE KOMMISSION des Pariser Aéro-Club hat einer kleinen Gruppe von Personen mit M. Archdeacon an der Spitze die Wahl und Beurteilung verschiedener zur Ausführung von Gleitflügen geeigneter Plätze übertragen. Die kleine Gesellschaft begab sich mit dem Automobil des M. Archdeacon, der bekanntlich auch ein eifriger Chauffeur ist, an die Mündung der Somme, um in der Gegend von Berck bis Boulogne-sur-Mer die Beschaffenheit der sandigen Küste zu studieren. Wie man weiß, führen auch die Brüder Wright in Amerika ihre Gleitflüge auf den welligen Dünen der Meeresküste aus; kein Baum, kein Strauch unterbricht die glatte, sandige Bodenfläche, die ein ideales Terrain für gefahrlose Landungen darstellt. Und die Franzosen wollen mit Recht ihre amerikanischen Vorbilder nachahmen. M. Archdeacon und seine Begleiter entdeckten in geringer Entfernung des Strandes von Berck eine Düne, die den Anforderungen bestens entsprechen dürfte. »Bout-d'Airon« heißt diese Küstengegend, wo die systematischen Versuche der aviatischen Ecke des Pariser Aéro-Club ausgeführt werden dürften. Die Form des Terrains ist eine Art geräumiger Cuvette mit ziemlich erhöhten Rändern und sanfter Neigung ihrer stark besandeten Seitenwände. Ein ziemlich konstanter Westwind wird die Gleitflüge sehr begünstigen.

IN POSEN ist am 4. Dezember 1903 der »Posener Verein für Luftschiffahrt« gegründet worden, was umso mehr zu begrüßen ist, als der deutsche Osten bisher keinen Fachverein aufzuweisen hatte. Der neue Verein verzeichnet bereits gegen 50 Mitglieder, wovon acht schon eine Fahrt gemacht haben, während unter diesen acht wieder drei Führer sind. In der ersten Sitzung wurde folgende Tagesordnung erledigt: 1. Aufnahme neuer Mitglieder. 2. Beratung der Satzungen. 3. Wahl des Vorstandes und der Ausschüsse. 4. Beratung über Beschaffung von Ballonmaterial. 5. Geschäftliches. Die Hauptbestimmungen der Satzungen sind: »Der Zweck des Vereins ist Pflege und Förderung der Luftschiffahrt. Die Erreichung dieses Zweckes wird insbesondere angestrebt durch: 1. die Veranstaltung von Ballonfahrten zu wissenschaftlichen und sportlichen Zwecken; 2. die Abhaltung wissenschaftlicher Vorträge; 3. die Beteiligung an einer fachwissenschaftlichen Zeitschrift (Verbandszeitschrift). Die Mitgliedschaft kann nur auf Vorschlag eines Vereinsmitgliedes erworben werden, welches den Vorgeschlagenen beim Vorstände zur Aufnahme anzumelden hat. Der Vereinsbeitrag für das laufende Geschäftsjahr beträgt 2) M.« Die Wahl des Vorstandes ergab: Hauptmann Harck, Vorsitzender; Professor Doktor Spiess, Vorsitzenderstellvertreter; Regierungsrat Ludowici, Schriftführer; Leutnant Zawada, zweiter Schriftführer; Leutnant Dunst, Vorsitzender des Fahrtenausschusses; Kommerzienrat Hugger, Schatzmeister.

EINEN VORTRAG über moderne Flugtechnik, begleitet von Demonstrationen, hat Herr Hans Ölzelt am Montag den 11. Jänner, 7 Uhr abends, im Festsaale des Ingenieur- und Architekten-Vereines, I. Eschenbachgasse 9, gehalten. Das Programm lautete: 1. Wirkungsgrad der Antriebsvorrichtungen für dynamische Flugwerke. 2. Wirkungsgrad der Luftschraube als Antriebsvorrichtung für dynamische Flugwerke im Vergleiche mit dem Wirkungsgrade von auf dem Prinzipie des Flügelschlages beruhenden Antriebsvorrichtungen. 3. Wesen und nähere Bestimmung eines mit dem Werte von 1.86 angenommenen Erfahrungskoeffizienten. 4. Freier Flug. 5. Motorfrage. Hierauf wurden folgende Modelle vorgeführt: »1. Zweizylindriger Druckluftrotationsmotor. 2. Schwungradlose, einzylindrige Dampfmaschine mit 100 Prozent Arbeitseffekt. 3. Tragschraubenflieger, angetrieben von einem schwungradlosen, zweizylindrigen Druckluftmotor. (Dieses Modell ist im stande, sich zu erheben und sich in der Luft zu halten.) 4. Vierflügeliger Schwingenflieger, angetrieben von einem vierzylindrigen Druckluftmotor.« — Der Vortragende, ein sympathischer, intelligenter Mann in mittleren Jahren, der gut spricht, aber in flugtechnischen wie in aeronautischen Kreisen bislang ganz unbekannt war, führte eine Reihe von kleinen Modellen vor, die aber an positiver Leistung weit hinter jenen von Kress zurückstehen und daher wenig Effekt machten. Der große Saal war nur schwach besucht, und die Ausführungen des Redners erweckten wohl das Interesse, aber auch den Widerspruch der anwesenden Fachleute.

GANSWINDT beschäftigt unausgesetzt die Gerichte und überschwemmt Woche für Woche die Welt mit neuen Flugschriften. In der Berliner »Morgenpost« vom 15. Dezember war folgende Charakteristik dieses merkwürdigen Menschen enthalten: »Dieser »Erfinder« ist sicherlich eine der sonderbarsten Erscheinungen im Berliner Erwerbsleben. Seit zwanzig Jahren ernährt sich der Mann von seinen Problemen, zu deren endlicher Lösung es immer nur an einer kurzen Spanne Zeit und einem letzten Rest von Kapital gebricht. Es ist sicherlich keine geringe Kunst, zwei Jahrzehnte lang seine Mitmenschen zu unterhalten und sich von ihnen »unterhalten« zu lassen. Freilich hat zu dieser Popularität des in wahren Wortsinne kühnen Erfinders das lenkbare Luftschiff mit der problematischen Schraube, das immer noch seiner Vollendung harret, nichts beigetragen. Herrn Ganswindts Wirken liegt eben weniger auf dem Gebiete der Flugapparate, als auf dem der Flugschriften. Diesen Flugschriften, mit denen Herr Ganswindt von Zeit zu Zeit seine Gläubiger und Gläubigen heimsuchte, verdanken er und seine Getreuen, der Forstakzessist Karl

Schröder und der Schriftsteller Richard Dost, die Anklage, die sie morgen vor die Strafkammer führt. Ganswindt und Genossen werden beschuldigt, den früheren Schöneberger, jetzt Aachener Polizeipräsidenten Hammacher und den Kriminalkommissär Richard Rucks, die dienstlich in die Lage gekommen waren, sich mit den geschäftlichen Angelegenheiten des erfinderischen Flugunternehmens eingehender zu beschäftigen, arg beleidigt zu haben. Die Strafanträge sind von dem Berliner Polizeipräsidenten v. Borries und dem Schöneberger Polizeipräsidenten Graf Westarp gestellt. Hoffentlich wird bei dieser Gelegenheit endlich einmal die finanzielle Grundlage des Ganswindtschen Systems in das richtige Licht gerückt. — Zu der hier angekündeten Verhandlung kam es aber damals nicht, sie wurde vertagt.

SANTOS-DUMONT, dessen Abreise nach Amerika wir bereits berichtet haben und der inzwischen in New-York angekommen ist, zweifelt, ob er auf seine Kosten kommen kann, wenn er seinen lenkbaren Ballon Nr. 7 gleichfalls hinüberschaffen läßt — selbst wenn er schon die 100.000 Dollars gewinnt! — Er soll sich hierüber folgendermaßen geäußert haben: »Wenn ich mich um den 100.000 Dollars-Preis bewerben will, so muß ich eine beträchtliche Summe vorher auslegen. Die Kosten eines Gebäudes zur Unterbringung des Nr. 7 und der Gaserzeugungstätte schätze ich auf ungefähr 20.000 Dollars. Eine einzige Füllung meines Ballons mit Wasserstoffgas verursacht mir eine Ausgabe von 2000 Dollars. Ferner habe ich das Luftschiff von Paris nach St. Louis zu transportieren, wobei ich vier oder fünf Arbeiter mitnehmen muß. Das Rahmenwerk, das aus Holz und feinem Klavierdraht besteht, kann zum Transport leicht auseinandergenommen werden, aber die Hauptschwierigkeit verursacht das Unterbringen der steifen geölten Seidenhülle. Ich bin übrigens überzeugt, daß ich im Stande bin, ein Luftschiff mit einer Minimalgeschwindigkeit von wenigstens 30 Meilen in der Stunde zu bauen. Ich glaube auch, daß ich keinen einzigen Mitbewerber aus Europa haben werde. Man sagt zwar, daß das Lebaudysche Luftschiff auch an der Konkurrenz teilnehmen wird, aber ich glaube nicht daran, da der Transport desselben noch um vieles mehr als der meines Ballons kosten würde. Ich schätze die Ausgaben, die Lebaudy hieraus erwachsen würden, auf wenigstens eine Million Franken (!), denn das Luftschiff ist zu umfangreich und schwer zu zerlegen.« Die vorstehende Mitteilung ist hochinteressant. Also Santos-Dumont erklärt, daß er fürchtet, selbst der Gewinner des 100.000 Dollars-Preises werde kaum auf seine Kosten kommen! Spricht das nicht mehr, als ganze Bände zu sagen vermöchten, für die Richtigkeit der von uns vertretenen Anschauung, daß ein »lenkbarer« Ballon, selbst wenn er es bis zu einer gewissen Brauchbarkeit brächte, niemals eine Rolle für den allgemeinen Verkehr spielen könnte und aus seiner »Erfindung« niemals ein materieller Nutzen erwachsen würde? Man denke doch: 100.000 Dollars sollen kaum hinreichen, um die Kosten einer Beteiligung des Santos-Dumont in St. Louis zu decken! Und der Mann, der diese Rechnung aufgestellt hat, weiß sicherlich besser als irgend ein anderer, was nicht nur die Herstellung eines »Lenkbaren«, sondern auch, was das Reisen damit und die Installation, Montierung und Betriebsetzung in einem fremden Lande kostet. Die obige Mitteilung zeigt aber auch, wie recht wir mit unseren Bemerkungen hatten, daß die europäischen Luftschiffer sich ganz enorme Ausgaben aufbürden müßten, um in St. Louis an den Wettbewerben für Kugelballons

teilzunehmen und den Herrn Yankees auf diese Weise für sie (die Yankees) allerdings sehr billige Schauspiele zu bieten.

V. S.

VON LOUIS GODARD, dem bekannten Pariser Aëronauten und Ballonkonstrukteur, erhalten wir eine Zusage, in welcher er dem Aufruf Maurice Herbsters, jenes Franzosen antwortet, der vor einiger Zeit in dem Pariser Blatte »L'Auto« seine Landsleute anfertigte, einen neuen Weltrekord der Hochfahrt zu schaffen. Der gegenwärtige französische Rekord ist bekanntlich derjenige von Jacques Balsan und Louis Godard (8558 m, gefahren 1900 im »Saint Louis«, 3000 m<sup>3</sup> Leuchtgas), welcher um ca. 2000 m niedriger ist als der Weltrekord, der von Berson und Süring im Jahre 1901 geschaffen wurde (10.500 m mit dem Ballon »Preußen«, 8400 m<sup>3</sup> Wasserstofffüllung). Maurice Herbstler fragte, ob es in Frankreich keine Männer mit genug Erfahrung und Mut gebe, um die dreifarbige Fahne höher emporzutragen und ob denn die zwei Luftschiffer, welche 8558 m hoch waren, nicht mehr existieren. Hierauf antwortet Louis Godard: »Ja doch, sie existieren noch, diese zwei Männer, und sie wären, ebenso wie einige Kollegen, ganz bereit, von neuem Hochfahrten zu machen, aber nicht in einem Wettbewerb wie im Jahre 1900, sondern als wissenschaftliches Unternehmen, wohl vorbereitet und mit allen nötigen Apparaten und Instrumenten.« Und nun bespricht Louis Godard die Möglichkeit, 12.000 m zu erreichen. Es müssen nur Material und Geld zur Verfügung stehen. Es ist kein Ballon von 6000, 600) oder gar 8000 m<sup>3</sup> vorhanden; es ist nur der »Saint-Louis« (3000 m<sup>3</sup>) des M. Jacques Balsan da, der allerdings auf 4000 m<sup>3</sup> vergrößert werden könnte. Mit Wasserstofffüllung könnte dieser Ballon 12.000 m erreichen. Großes Gewicht wäre auf einen geeigneten Sauerstoffapparat zu legen. M. Cailletet (vom Institut) hat sich 1901 damit befaßt, einen brauchbaren Luftinhalationsapparat zu konstruieren und eine derartige Vorrichtung im Salon de L'Automobile 1902 ausgestellt, welche die Mitnahme von flüssiger Luft oder von komprimiertem Sauerstoff gestattet. Neuestens ist ein einfacher und für Luftfahrten zweckmäßiger Apparat vom Feuerwehrleutnant Vauginot erfunden worden. Dieser Apparat wird wie ein Tornister getragen; er wiegt mitsamt der Atmungsmaske nur 12 kg und versorgt einen Mann 20 Minuten lang mit Luft. Für die aëronautischen Zwecke müßte man nur die Luftmenge entsprechend vergrößern. »Mit diesem Apparat ausgerüstet,« fährt Godard fort, »glaube ich Herrn Maurice Herbstler zufriedenzustellen und eine Höhe von etwa 12.000 m erreichen zu können, wo man eine reichliche Menge wertvoller wissenschaftlicher Beobachtungen vornehmen könnte. In der Region zwischen 6000 m und 12.000 m könnte man eine Serie von Experimenten durchführen, welche man bisher noch nicht machen konnte, der schweren Störungen wegen, die von 7000 m an sich in den Organismen vollziehen. Erwähnen wir davon besonders: vollständige Erschlaffung, Schwindel- und Schwächezustände, Störungen des Gesichts, infolgedessen man die Gegenstände blau oder rot gefärbt sieht, endlich, was das Schlimmste ist, das unbezwingbare Schlafbedürfnis, Vorläufer der allgemeinen Betäubung, einer plötzlichen Synkope und des Todes. Man müßte, glaube ich, drei Auffahrten nacheinander ausführen, um erst 7:00 m, dann 9500, endlich das drittemal 11.500—12.000 m zu erreichen. Der erste Teil dieser Auffahrten könnte ziemlich langsam vor sich gehen; der zweite Teil von 6000 m aufwärts bis zur Maximalhöhe und die Rückkehr in das Bereich der atembaren Luft müßte schnell — in höchstens 1—1½ Stunden — ausgeführt werden; es ist ja leicht 3—5 m in der Sekunde zu steigen oder zu fallen. Für alle diese Experimente wäre es nach meinem Dafürhalten gut, zu Dritt aufzusteigen. Bei meiner Fahrt mit Balsan erkannte ich, daß zwei Aëronauten nicht für alle Bedürfnisse ausreichen; es wäre im Interesse der Forschungen gelegen, als dritten Passagier einen Arzt zu nehmen.« Das sind die Ausführungen Godards, aus denen hervorgeht, daß dieser zuversichtlich glaubt, die von Herbstler gewünschten Höhen zu erreichen, wofern ihm