

LUFTSCHIFFFAHRT.

WIENER AÉRO-CLUB.

Mittwoch den 11. December, Abends um 8 Uhr, hielt der Ausschuss wieder eine Sitzung ab. Anwesend waren die Herren: Präsident Victor Silberer, Ingenieur Josef Eduard Bierenz, Schriftführer Raimund Nimpf, Herbert Silberer, Cassier Dr. Julius Steinschneider, Adolf Victor Wähner.

Auf der Tagesordnung standen folgende Punkte: 1. Bericht des Präsidenten, 2. Bericht des Cassiers, 3. Ausschreibung der Generalversammlung, 4. Anträge.

Das Protokoll der letzten Ausschusssitzung wird vom Schriftführer verlesen und genehmigt.

Der Präsident berichtet über die von ihm veranlasste Completierung der Kartensammlung. Da die bis jetzt bei den Clubfahrten benutzte Karte im Maassstabe von 1:300.000, von der circa 50 Blätter angeschafft wurden, nicht weiter geführt wird, habe sich die Nothwendigkeit ergeben, die neue, ganz ausgezeichnete Generalkarte von Mitteleuropa im Maassstabe 1:200.000, von der bereits 200 Blätter erschienen sind, zu erwerben; diese Karte sei für weite Fahrten unbedingt nothwendig. Als praktische Uebersichtskarte von ganz Mitteleuropa wurde noch die aus 45 Blättern bestehende Karte im Maassstabe 1:750.000 angekauft.

Der Ausschuss genehmigt einstimmig die vom Präsidenten für die drei Karten ausgelegten Beträge. Die Karten stehen den Mitgliedern gegen Entrichtung eines bestimmten Beitrages zu dem zu gründenden Kartensfonds zur Verfügung.

Alle laut Cassabuch bis einschliesslich 11. December vom Präsidenten für den Club verausgabten Beträge, beziehungsweise angewiesenen Zahlungen und kleinen Spesen werden vom Ausschusse genehmigt.

Der Cassier, Herr Dr. Julius Steinschneider, erstattet den Cassabericht, demzufolge der Cassastand 646.99 Kronen beträgt.

Der Präsident legt dem Ausschusse den vorläufig als Manuscript gedruckten Jahresbericht für 1901 vor, der genehmigt wird. Dieser Bericht bietet ein sehr interessantes klares Bild der Thätigkeit sowie der Verhältnisse des Clubs und wird demnächst in diesem Blatte zur Veröffentlichung gelangen.

Die Generalversammlung wird für den 22. Jänner 1902 anberaumt und die Bestimmung des Locales dem Präsidenten überlassen.

Die vom Präsidenten angeregte Frage betreffs der Veranstaltung eines Vortragsabendes im Laufe des Monats Jänner 1902 wird vom Ausschusse einstimmig bejaht und dem Präsidenten die Wahl des Themas und des Datums des Vortrages anheimgestellt.

Nach Schluss der Sitzung fand um 10 Uhr Abends im Hotel „Imperial“ eine gesellige Zusammenkunft von Mitgliedern des Clubs statt, welche recht animirt verlief.

DAMEN IM LUFTBALLON.

In der Geschichte der Luftschiffahrt haben auch Vertreterinnen des weiblichen Geschlechtes schon eine nicht unbedeutende Rolle gespielt. Zahlreiche Damen haben durch ihre Kühnheit und Unerschrockenheit als Aëronautinnen bewiesen, dass die Bezeichnung »schwaches Geschlecht« nicht immer zutreffend ist.

Die erste Dame, welche in einem Ballon aufgestiegen ist, war Mme. Thible, die ihre erste Luftreise mit M. Fleurand von Lyon aus unternahm. Bei ihrer Abfahrt war der König von Schweden anwesend. Mme. Thible stieg später noch einmal auf, und zwar mit dem jungen Herzog von Braunschweig, doch hätte diese zweite Luftfahrt sie und den Herzog beinahe das Leben gekostet.

Im Laufe der Jahre 1783—1849 haben sich 49 Damen als Aëronautinnen berühmt gemacht. Als die weitaus bekannteste unter ihnen ist wohl Mme. Blanchard zu nennen, die für die Ausübung der Aëronautik seitens der weiblichen Welt gewissermassen bahnbrechend wirkte.

Diese berühmte Figur in der Geschichte der Luftschiffahrt ist nicht allein dadurch interessant, dass sie die Aëronautik als Beruf betrieb, sondern auch durch die sonderbare Art und Weise, wie sie Luftschifferin geworden ist. Das kam so: M. Blanchard, Aëronaut von Beruf, landete am Anfang seiner Carrière einmal in La Rochelle, woselbst er einer Bäuerin die Geburt einer Tochter prophezeite und zugleich versprach, in sechzehn Jahren wiederzukommen und das bis dahin erwachsene Mädchen zur Frau zu nehmen. M. Blanchard behielt mit seiner Prophezeiung Recht und löste nach der entsprechenden Zeit sein gegebenes Wort ein. Wilfried de Fonvielle schreibt über Mme. Blanchard: »Sie führte von 1805—1819 in ihrer Stadt die Zügel des Luftschiffahrtswesens. Sie war als Aëronautin geboren und starb im Ballon.« Mme. Blanchard war eine hübsche, kleine Person; sie machte ihre erste Auffahrt in ihrem 26. Lebensjahre. Ueber die Gondel, die sie dabei benutzte, schrieb einer ihrer Zeitgenossen: »Man hätte sie für eine Kinderwiege halten können; der Wagen der Venus konnte anmuthiger, aber nicht luftiger sein.« Mme. Blanchard hat es sogar gewagt,

ihren Gatten auf einer Fahrt über den Aermelcanal zu begleiten (1805).

Die erste Engländerin, die einen Ballon bestieg, war die schöne Mrs. Sage. Sie fuhr im Jahre 1784 mit dem Aëronauten Vincento Lunardi auf, der ausser ihr noch einen Mr. Biggin sowie eine Gesellschaft von Hausthieren, bestehend aus einer Katze, einem Hund und einer Taube, mitnahm. Die Zeitungen beschrieben damals ungemein ausführlich die Auffahrt sowie die couragirte Ruhe und den — Hut der Mrs. Sage. Lunardi landete mit seinen gemischten Passagieren nach einer schönen, mehrstündigen Fahrt glücklich bei Harrow.

An ein trauriges Ereigniss knüpft sich der Name der Miss Stocks. Die Fahrt dieser jungen Dame begann sehr reizvoll, endete aber tragisch. Es war an einem herrlichen Sommertage. Der Londoner Aëronaut Harris hatte eine Luftfahrt angekündigt, und demzufolge versammelte sich eine vieltausendköpfige Menge in dem öffentlichen Garten, von wo der Ballon steigen sollte. Harris war gerade im Begriffe, die Erde zu verlassen, als ein achtzehnjähriges Mädchen aus der Zuschauermenge heraustrat und den Luftschiffer bat, sie mitzunehmen. In ihrem weissen Mousselin Kleid, einen Strohhut mit einem Kranz von Rosen auf dem Kopfe, einen leichten, flatternden Shawl um die Schultern, sah sie charmant aus; und als sie so Mr. Harris bat, da konnte er nicht ablehnen, und die Menge wünschte in begeisterten Rufen dem muthigen Mädchen Glück zur Fahrt. Der Ballon »Royal George« verschwand mit seinen beiden Passagieren bald in den Wolken. Man erwartete, dass er in der Gegend von Croydon landen würde, doch erst am nächsten Morgen fand man ihn und seine Insassen in Bedington (Mid Surrey). Mr. Harris war todt, während die unglückliche Miss Stocks noch athmete. Sie wurde gerettet. Der Unglücksfall war dadurch hervorgerufen worden, dass sich die Gondel des Ballons im Park der Lady Gee in einer Baumkrone verfang und mit einem Ruck die Reisenden auf den Boden hinabwarf. Miss Stocks liess sich durch das Malheur nicht von weiteren Fahrten abschrecken. Sie lebte bis 1845.

In der ersten Hälfte des XIX. Jahrhunderts waren die Ballonfahrten der Damen übrigens nichts Ungewöhnliches. Im Gegentheil, sie kamen derart in die Mode, dass die Autoren von Vaudevilles und die Caricaturenzeichner mit Vorliebe diesen Stoff behandelten.

In den fünfziger Jahren setzte Mme. Palmyre Garneron durch ihre kühnen Fahrten die Welt in Staunen. Ihre erste Auffahrt vollführte sie im Juni 1851 in Cremorne (England); sie landete des Abends in Dartford, zum grössten Schrecken zweier Bauersfrauen, welche den Ballon für ein Ungeheuer ansahen.

Ebenso couragirt wie Mme. Garneron war Mrs. Graham, die Gemahlin des berühmten Aëronauten. Ein Jahr nach ihrer Verheirathung entschloss sie sich, die Gefahren ihres Gatten zu theilen. Die erste Auffahrt der Beiden fand von Cuckfield (Sussex) aus statt. Später stieg Mrs. Graham öfters allein oder in Begleitung von Damen auf. Mrs. Graham und ihr Mann hatten übrigens nicht immer Glück. Im Jahre 1851 endete eine ihrer Londoner Fahrten auf einem Dache. Ihr Ballon »Victoria Albert« war unvollständig gefüllt worden, so dass er nicht genug Kraft hatte, um einer Collision mit dem Flaggenmast des Krystallpalastes zu entgehen. Der Ballon stürzte in einen Teich, um sich plötzlich wieder auf ein Dach zu erheben, wo die Aëronauten bewusstlos aufgefunden wurden.

Hervorzuheben ist auch Mme. Poitevin, die sich von bedeutenden Höhen mit ihrem Fallschirm herunterliess. Mme. Poitevin bot sogar während des deutsch-französischen Krieges dem Vaterland ihre Dienste an.

Madame Camille Flammarion machte gar ihre Hochzeitsreise im Ballon. M. Flammarion, der bekannte Pariser Astronom, meinte: »Was könnte man zu einer solchen Reise für ein angenehmeres und reizvolleres Fortbewegungsmittel wählen?«, und richtig, eine Woche nach der Hochzeit, im August 1874, fuhr das Paar im Ballon von Paris nach Spa.

Recht sonderbar sind die Erzählungen, die Mlle. Alma Beaumont von ihren ersten Fahrten lieferte. Mlle. Beaumont fuhr wiederholt allein auf und wurde, wie sie selbst berichtet, bei ihrem ersten aëronautischen Versuche, als sie sich hoch über der Erde allein im Korbe befand, von einer furchtbaren Angst befallen; sie fing an zu schreien

und glaubte verrückt zu werden. Sie fasste sich aber wieder und bewerkstelligte die Landung mit grossem Geschick bei Glasgow.

Der Muth und die grosse Lust und Eignung, mit der sich viele Damen dem Luftsport gewidmet haben, sind sehr anerkennenswerth.

Auch in unseren Tagen ist das Ballonfahren vielen Damen ein Lieblingsvergnügen. Man braucht zum Beispiel nur an Mme. Besançon zu erinnern; an Mme. du Gast, die sich wiederholt im Capazza'schen Ballon eingeschiff hat; an Mme. Savary, die sich an der Weltausstellungconcurrenz 1900 betheiligte; weiters an Mme. Surcouf, Mme. Carton und Mme. Lachambre. Mme. Sarah Bernhardt hat vor einigen Jahren gleichfalls eine Luftfahrt mitgemacht und hat dann ihre Reiseerlebnisse in einer begeisterten Beschreibung wiedergegeben.

Vor nicht langer Zeit machte Mme. Dugué de la Fauconnerie mit ihrem Gatten und dem Grafen de La Vaulx eine bewegte Landung im Weichbild von Paris mit. Die Herzogin d'Aoste erklärte die Luftschiffahrt für die angenehmste Art zu reisen.

Auch in Oesterreich-Ungarn hat es schon muthige Damen gegeben, die ohne jede Scheu den Korb eines Luftballons bestiegen und darin Fahrten mitmachten. So z. B. Frau Johanna Silberer, die Schriftstellerin Caroline Murau, die gefeierte Ilka Palmay, jetzige Frau Gräfin Kinsky, Frau Katharina Schrott vom Hofburgtheater und Frau von Amerling, jetzige Gräfin Hoyos, u. A. Alle hier Genannten sind in den 1880er Jahren mit Victor Silberer aufgestiegen.

Endlich, um ein Beispiel aus der letzten Zeit der Wiener Luftschifferei zu nennen, erinnert man sich noch wohl an die Fahrt Sr. k. und k. Hoheit des Erzherzogs Leopold Salvator, die seine Gemahlin, Erzherzogin Blanca, dann die Tochter des Prinzregenten von Bayern und deren achtjähriges Töchterchen, Erzherzogin Margarethe, mitmachten. Ebenso nahm Ihre königliche Hoheit die Frau Herzogin von Braganza an einer Luftfahrt ihres Gemahls theil.

Wie es scheint, findet jetzt auch das Fahren mit lenkbaren Flugapparaten Liebhaberinnen. In Russland, an den Ufern der Newa soll eine Moskauerin Namens Clara Polzsky mit einer Art Drachenflieger experimentiren. Sie soll — so lautet eine Nachricht — vermöge des Apparates mit ihrer kleinen Nichte 60 Meter hoch geflogen und nach einigen Evolutionen in der Luft wieder an den Aufstiegsort anstandslos zurückgeschwebt sein. Und das Alles noch dazu vor der Czarin.

EIN NEUES BALLONLUFTSCHIFF.

Der französische Aëronaut Frédéric L'Hoste, de Bruder von François L'Hoste, welcher mit Josef Mangot bei der am 30. November 1887 versuchten Ballonfahrt von Frankreich nach England in den Fluthen des Meeres sein Grab fand, hat ein neues Ballonluftschiff construirt, das in mehr als einer Hinsicht interessant ist.

Der Tragballon des neuen Luftvehikels besitzt wie seinerzeit das Luftschiff »La France« von Renard und Krebs cigarrenförmige Gestalt und ist im Gegensatz zu dem Ballon von Santos-Dumont versteift. Diese Versteifung besitzt eine gewisse Aehnlichkeit mit jener, welche Graf Zeppelin bei seinem Riesenluftschiffe angewandt. Sie besteht im Wesen aus drei kreisförmig gebogenen Röhren, welche nach Art der Felge eines Fahrrades durch Spanndrähte versteift sind; diese Spanndrähte laufen gleich den Speichen eines Rades vom Centrum zum Umfange der drei Ringe, wo sie durch Schrauben gespannt werden können. Ausser diesen Querversteifungen besitzt der Tragballon auch noch eine Längsversteifung; dieselbe besteht in einer durch den Mittelpunkt der drei Ringe laufenden Achse, welche als Träger ausgebildet ist.

Um die Oberfläche des Tragballons ganz unabhängig vom Gasinhalte stets in gespanntem Zustande zu erhalten, ist der Ballon, gleich dem neuen Vehikel von Santos-Dumont, mit zwei Ballonets ausgerüstet.

Das Ballonet, eine Erfindung des französischen Generals Meunier, stellt im Wesen nichts weiter als einen im Innern des Tragballons befindlichen kugelförmigen Ballon aus gasdichtem Stoffe dar, der mit der Aussenluft communicirt. Der eigentliche Tragballon ist dagegen von der Aussenluft vollständig abgesperrt. Vor Beginn der Füllung des Ballons mit Wasserstoff- oder Leuchtgas wird zunächst das Ballonet durch einen Ventilator mit Luft aufgeblasen; sobald dies geschehen ist, wird der Schlauch, durch den das Ballonet mit der Aussenluft communicirt, zugebunden, so dass keine Luft aus dem Ballonet entweichen kann. Nun wird mit der Füllung des Ballons begonnen; ist derselbe prall gefüllt, so wird das Ventil, durch welches das Füllgas eingeleitet wird, abgesperrt, so dass ein Gasaustritt aus dem Ballon in die Luft nicht erfolgen kann. Jetzt bindet man den Schlauch des Ballonets auf. Da das Ballonet mit gespannter Luft gefüllt ist, muss zunächst ein Druckausgleich erfolgen, bis die Spannung der Luft im Ballonet gleich ist der Spannung der Aussenluft. Es ist nun leicht ersichtlich, wie das Ballonet functionirt. Dehnt sich das Füllgas z. B. in Folge der Sonnenstrahlung