gerichte in Wien sowie den Gerichtsabjunkten Dr. Ignaz Blaschkowitsch in Mank und Dr. Rudolf Schwarzmayr in Kremsmünster Gerichtsadjunktenstellen für den Wiener Oberlandesgerichtssprengel und zu Gerichtsadjunkten ernannt die Auskultanten Josef Schiffner für Waidhofen an der Thaya, Dr. Julius Tittel für Baden, Doktor Robert Freiherrn v. Czedik für Wolfersdorf, Dr. Karl Pawlik für Feldsberg, Ultmar Beck für St. Pölten, Dr. Johann Nigl für den Wiener Oberlandesgerichtssprengel, Dr. Gustav Freiherrn v. Handel-Mazetti, Dr. Heinrich Hitzer für Kremsmünster, Arnold Jagleder für Grein, Dr. Rudolf Härdtl für Gaming, Dr. Richard Kretlisheim für Eberschwand, Dr. Robert Mahn für Feldsberg, Raimund Ritter Raitsky von Sonnenfeld für Feldsberg, Dr. Anton Zwettbrunn für Wöllersdorf, Dr. Josef Freiherr von Fischerdorf, Dr. Rudolf Stiebold für Melk, Dr. Arno Poglanen für St. Pölten, Friedrich Jakisch für Wildshut, Dr. Arthur Schörg für Kirchberg am Wagram, Dr. Rudolf Hohmann für Mayen, Dr. Rudolf Mielich für Laa, Anton Hummel für Waidhofen an der Ybbs, Dr. Johann Meyer für St. Florian, Hermann Ambros für Lilienau, Dr. Franz Auer für Aspang, Dr. Eduard Wolf für St. Johann im Pongau, Paul Zips für Langenlois, Dr. Johann Walter für den Wiener Oberlandesgerichtssprengel, Josef Kunz für Mank, Dr. Friedrich Omeyer für Freistadt, Dr. Arnold Mihatschek für Raab, Doktor Karl Mitter v. Hardt-Stremayr für den Wiener Oberlandesgerichtssprengel und Dr. Arthur König für Haugsdorf.

Sportzeitung.

Vom ersten Schritt zum ersten Flug.

(Du premier Pas au premier Vol)

vom französischen Zeitlerfreiheitsmann F. Geyer, deutsch bearbeitet.

Bei dem großen Interesse, das gegenwärtig allerorten der Aviatik entgegengebracht wird, glauben wir, unseren Lesern eine Abhandlung aus der Feder eines hervorragenden Fachmannes bieten zu dürfen. Der französische Artillerieleutnant Hermann Ferber, auf zwei Jahre beurlaubt, um seinen Aeroplan fortentwickeln zu können — wohl der erste Flugpreuter in Europa — hatte die Freundlichkeit, für die „Neue Freie Presse" nachstehenden interessanten Artikel zu schreiben.

Paris, 28. Dezember.

Sobald man über Aviatik nachzudenken beginnt, muß der Umstand, daß die Vögel in Augen blicken, bei denen der Wissenschaft nicht beschieden war, auf diesem Gebiete etwas zu erreichen, und daß Empiriker alle Erfolge einheimsten. Die Männer der Wissenschaft schlossen sich in ihre Laboratorien ein, mit Waagen, Rotationsdynamometern, Gebläsen und optischen Spiegeln; sie hofften das Reich der Luft durch mathematische Formeln zu erobern — es gelang ihnen nicht einmal sich über den Widerstandskoeffizienten der Luft zu einigen! Fast wäre man versucht anzunehmen, daß sie selbst glaubten, der Mensch könne niemals fliegen, und dies auch aller Welt bewiesen. Wenn sie nicht einmal über die Größe des Widerstandskoeffizienten der Luft einig, bedeutet darüber nur eine Meinung, daß er so klein ist — so klein, daß sich fast mathematisch nachweisen ließe, daß die Vögel nicht fliegen können! Glücklicherweise fliegen jedoch die Vögel, weshalb einige besonders zähe Narren stets an die Möglichkeit des menschlichen Fluges glaubten. Man fing vor allem nötig zu wissen, was man eigentlich unter einem Narren verstehe, denn das ist ein sehr relativer Begriff. Wenn man nämlich allein unter einer Million Menschen eine Sache für möglich hält, gilt man für einen Narren; schwimmt die Idee der Unglaublichkeit jedoch durch Millionen, dann cirkuliert man sofort zum Original, sind deren aber nur mehr hundert, gilt man plötzlich für äußerst intelligent. Heute haben sich die Verhältnisse gründlich geändert, und man würde wohl eher jene für Narren halten, welche die Möglichkeit des Fliegens leugnen wollten.

Erst gegen Anfang des laufenden Jahrhunderts wurde man sich die Beschäftigung mit Aviatik gestatten, ohne der Feindseligkeiten seiner Mitbürger ausgesetzt zu sein. Um diese Zeit begann auch ich mit meinen Versuchen und hatte glücklicherweise niemals mit Spötern und Unglaubigen zu kämpfen. Nicht ganz so leicht ging es jenen, welche den Anfang machten mit Kreß beispielsweise der mehrere ganz vorzügliche Gedanken hatte, worauf mich Oberstleutnant Karl Lilienthal in bankenswerter Weise aufmerksam machte. Es gibt auch Gelehrte, welche der Sache große Dienste leisten, besonders solche über Vermögen mit bedeutenden Mitteln anstellen können, und ich habe für meine Versuche aus den Versuchen des Professors Wellner in Brünn über Schrauben großen Nutzen gezogen. Ferner muß auch an die Mathematik in dem Falle appelliert werden, wenn es gilt, gut Begründetes zu beweisen; dies ist jedoch der einzige Fall, und will man weiterhin etwas erreichen, muß man sofort nur mehr empirisch vorgehen. Wenn ich mir endlich gestatten darf, noch einen Rat zu geben, so ist es vielleicht der, lieber nicht allzusehr den Erfinder zu spielen, sondern lieber auf bereits bestehenden Wegen zu wandeln, auf welchen schon Ergebnisse erzielt wurden.

Wie dem auch sein mag, im Jahre 1899 war ich unglaublich wie alle Welt und gab den „Negenden Menschen" gewissermaßen nur in Gestalt, als mich die Abbildungen von Lilienthals Versuchen in der „Leipziger Illustrierten Zeitung" lebhaft frapperten. Bloß aus den Photographien und nach den knappen Angaben des betreffenden Artikels konnte man schließen, daß der berühmte Widerstandskoeffizient der Luft, die Geschwindigkeit und die Größe der Fläche des Aeroplan zehnmal größer sein müsse, als ursprünglich angenommen wurde. Es war also keineswegs Unsinn, sich mit der Sache zu befassen, nachdem der kühne Deutsche gezeigt hatte, daß die Lösung des Flugproblems im Bereiche der Möglichkeit liegt. Weshalb hat diese Abbildung nicht aller Welt denselben Gedanken eingegeben?— das kann ich nicht begreifen — und weshalb hat sie nur auf drei Männer eingewirkt? Pitcher in England, Chanute in Amerika und endlich mich selbst in Frankreich? In Deutschland, dem Vaterlande Lilienthals, fand sich niemand — weshalb? Es ist dies ein schwieriges psychologisches Problem; Lilienthals Tod muß wohl auch viel Schuld daran tragen, so wie der Umstand, daß man ihn für einen Akrobaten hielt.

Es war nunmehr geboten, seine Werke zu lesen, in ihrem Geist einzudringen und sie in eine knappe Formel zu fassen. Dies habe ich getan, und die Frucht für mich und alle Lilienthals Lebenswerk in dem einen Ausspruch enthalten, den ich allen meinen Abhandlungen vorangesetzt und mit seinem Namen zeichnete, obgleich er sich in seinen Werken nicht findet. „Eine Flugmaschine erinnen heißt gar nichts, sie bauen nicht viel, sie versuchen ist alles."

Man könnte auch sagen: „Bauen — versuchen verbessern — wieder anfangen." Dies ist der leitende Gedanke, den Lilienthal als unvergängliches Erbe zurückließ, alle jene, welche sich daran hielten, haben Erfolge erzielt, und Santos-Dumont hat das Ziel erreicht. In England mußte leider Pilcher gleichfalls sein Leben einbüßen, nicht ohne jedoch glücklicherweise einige durch Photographien gesicherte Aufsätze zurückzulassen, welche uns von hervorragendem Nutzen waren. In Amerika sammelt Chanute, dem kein Unfall zustieß, eine Fülle von Begebenheiten und Photographien, die er veröffentlichte, denn er ist mit beinen anderen, seine Erfahrungen hermäßig, um sich jedem alle Erfahrungen verfügbar zu stellen. Er stellt alles aller Welt zur Verfügung. Seine ersten Arbeiten datieren vom Jahre 1896 und sind leider nur als Broschüren oder in wenig verbreiteten Revuen erschienen, so daß sie nicht sofort den Einfluß erlangten, den sie verdienten. Ich erhielt von ihnen im Jahre 1902 Kenntnis, es wurde mir hierdurch ein großer Schritt nach vorwärts ermöglicht.

Dieselben Abhandlungen haben auch schon im Jahre 1900 die Bestrebungen der Brüder Wright bewirkt, welche denn auch bald ihren Meister überflügelten. Bis zum Jahre 1903 haben sie in der Oeffentlichkeit und ohne sich zu verstecken gearbeitet, auch häufig bemerkenswerte Resultate hierzu gegeben, von denen ich wohl in Frankreich allein schon 1902 Kenntnis hatte. Später hat ich mein möglichstes für ihre Verbreitung; das Publikum interessiert sich dafür jedoch erst seit einem Jahre, insolgedessen lernte es alles gleichzeitig und plötzlich kennen — genommen haben es jedoch nur Wenige und die Nachricht, daß zwei Amerikaner das Flugproblem vollständig gelöst haben sollten, stieß auf viele Ungläubige. Es wäre dem nicht so gewesen, wenn die Welt allmählich sah, wie ich selbst — den Weg, welchen die beiden Brüder Schritt für Schritt zurücklegt, kennen gelernt hätte. Ich habe von den Brüdern Wright den Gedanken übernommen, das Vertikalruder an die Stirne des Apparats zu verlegen, und habe mich dabei stets vortrefflich befunden; wohl aber habe ich nicht, gleich ihnen, die Flügel der Maschine in der Richtung ihrer Achse leicht gekrümmt, wodurch sie schon 1904 bei seitlicher Bewegung ein Gleichgewicht erhielten. Ich sah, daß man hinreichende Stabilität in der Wagerechten durch zwei Seitenruder erreichte und wenn man den Flügeln die Form eines stark offenen V gab. Endlich verlah ich das Hinterteil der Maschine mit einem langen Schweif, welcher die Stabilität in der Längsachse ganz vorzüglich bewirkte. Um gute Resultate zu erreichen, brachte ich vorne Rollen an, so daß der Apparat bei Berührung des Bodens sich nicht in denselben einbohren und mit einem Ruck anhalten konnte, wohl aber schleift dann das Hinterteil am Boden und bremst so allmählich. Um mich erheben zu können, verwendete ich einen Motor, Chanute und die Brüder Wright — nachdem jedoch hiezu Wind erforderlich war und ich nicht jedesmal auf denselben warten mochte, erfand ich eine Vorrichtung, welche aus einem an drei Rohren Pfeilen geispannten, schräg abfallenden Seile bestand, auf welchem sich ein Gleitschuh auf Rollen lief. Am Ende des Seiles angelangt, bewirkte eine selbsttätige Auslösung, daß ich meine Bahn in der Luft mit einer Schnelligkeit von 10 Metern die Sekunde weiter verfolgte.

Auf solche Art hatte ich 260 Gleitflüge ausgeführt, deren Flughöhen in der Regel in geraden Linien mit einer Neigung von 20 Prozent verliefen.*) Nachdem das Terrain, auf welchem ich meine Versuche anstellte, nur ein Gefälle von 10 Prozent besaß, mußte ich 50 bis 60 Meter von meinem Ausgangspunkt entfernt den Boden berühren. Es war mir nunmehr klar, daß es nur mehr darauf ankomme, mittelst einer Schraube jener dynamos einen gleichmäßigen Motor zu bewirken, um die Zurücklegung einer langeren Strecke zwischen dem wagerechten Flug zu ermöglichen. Die Schwierigkeit lag jedoch darin, einen geeigneten Motor zu finden. Es gab im Jahre 1900 noch keine genügend leichten Motoren, ich hatte also bloß einen Ausweg, es den Brüdern Wright gleichzutun, gegen welchen Ich überlegt diese Aufgabe anderen, indem ich annahm, daß unausbleiblich alles Nötige gefunden werden würde. Einspweilen baute ich in meinen Aeroplan 1903 einen sechspferdigen Buchstäbler ein, in den Aeroplan vom Jahre 1904 einen zweipferdigen Bruzeau, der nicht schwer war. Doch all dies war ich gewaht, und ich kam mit meinen Zurücklegesten Strecken wurden immer länger; alles was ich herstellen konnte, war dabei das Gleichgewicht in keiner Weise durch die motorische Kraft beeinflußt wurde. Im Jahre 1906 endlich erwarb ich einen Motor „Antoinette" von 24 Pferdestärken, dessen Gewicht jedoch keiner Fabrik bekannt ist. Folglich belastete ich meinen Aeroplan keineswegs mehr und hatte dennoch eine doppelt so große motorische Kraft zur Verfügung. Ich glaubte mit den endlichen Erfolg gesichert, als Santos-Dumont kam und gleich die doppelte Anzahl von Motoren verfügbarmachte. Auch er hatte anfangs einen Motor von 24 Pferdestärken angeschafft, nachdem er jedoch denselben als unzulänglich erkannt, verdoppelte er kühn dessen Stärke und bewies der ungläubigen Welt, daß man auf einer Art mit Steuerung verbesserten Drachen sich vom Boden erheben und fliegen könne wie die Vögel. Es ist dies nur erreichbar, daß Vorrieb mittelst der Schraube und der entsprechenden motorischen Kraft zu bewirken.

So haben wir denn alle, die jenen bewundernden Versuchen angewohnt haben, die Eine Ueberzeugung: Auch die Maschinen von Archdeacon, Vieriot, Voisin, Buisson u. a., welche wir nun seitdem sehen, werden bald in den Lüften fliegen, denn auch sie besitzen nur mehr des Vorrieb durch eine genügende Kraft. Santos hat durch seine Versuche zwei Dinge bewiesen: Erstens, daß man nur eine einzige Schraube anwenden können, ohne besorgten zu müssen, daß der Apparat umkippt, zweitens, daß man sich vom Boden erheben könne, ohne, wie es ich fürchten, zu komplizierten und komplizierten Lancierungsvorrichtungen zu greifen. Man wird leichter, daß eine breite Straße, ein mittel- oder allzu hoherer Wiesengrund zur Erhebung in die Lüfte genügen, und dies wird dem Aeroplan seinen praktischen Wert verleihen. Hierdurch wird auch die Hebeeinrichtung der Erfinder von Schraubenflügeln überflüssig, welche ihre Systeme mit der Behauptung anpreisen, daß die Vögel sich niemals direkt vom Boden erheben könne.

Wir treten nun in das Stadium der Praxis ein und dürfen wohl annehmen, daß jetzt die Aviatik ebenso stimmt wie das Automobilfahren. Wie Ich es in den Augenblick ist es Santos-Dumont, der den Anfang gemacht, und wenn man sich daran erinnert, daß er noch vor kaum drei Jahren in seinem Buche sich über „das Schwerer als die Luft" gewissermaßen lustig machte, muß man sich schier fragen, wieso er dazu gelangte, seine Ansichten zu ändern. Sicherlich ist dies auf die große Bewegung zurückzuführen, welche Herr Archdeacon seit drei Jahren in Frankreich geschaffen hat und der er seine ganze Zeit widmet. Erhält alles in Evidenz, was sich auf dem Gebiete der Aviatik ereignet, und hat auch im französischen Aeroklub eine besondere Kommission gegründet, welche Konkurrenzen und Bewerbe organisiert, so daß in Frankreich das Publikum über Fragen der Aviatik wohl unterrichtet ist und auch im Ausland sympathisches Entgegenkommen gefunden wird. Seit langem schon wird ein Luftballon nicht mehr mit einem Aeroplan verwechselt, was immer nicht der Fall war. Ich bin in dieser Stimmung jeden wir den schönen Tagen des Jahres 1907 hoffnungsfreudig entgegen. Es kann uns nur Verbesserungen und abermals Neues bringen, sei es, daß sich die Brüder Wright entschließen, ihren Apparat zu zeigen, sei es, daß einer der großen, für Aviatik in England ausgesetzten Preise erobert wird.

*) Auf diese Gleitflüge kamen nur 5 Prozent Unfälle, von welchen nur drei hätten bedenklich werden können.

Wiener Eislaufverein.

Gestern vormittags wurde das erste Klassenlaufen der heurigen Saison abgehalten. Den Preisrichtern Otto Bohatschek, Karl Fillunger und Ingenieur Emanuel Hajek stellten sich drei Kandidaten, von denen Herr Karl Westfrik die Prüfung für die zweite Klasse und Herr Jean Weiß für jene für die dritte Klasse bestand, während der dritte Kandidat den Anforderungen nicht entsprach.

Max Bohatschek, der heimische Anwärter für die heuer anläßlich des vierzigjährigen Vereinsjubiläums des Wiener Eislaufvereines in Wien zur Austragung gelangende Weltmeisterschaft im Eislaufen, obliegt einem eifrigen Training, während sich auch einige Damen für Jean Weiß meisterschaft üben. Schilling, der bewährte Kämpe im Schnellaufen, ist auch täglich an der Arbeit.

* * *

Der Wiener Eislaufverein hat die Weltmeisterschaft im Kunstlaufen und die Damenmeisterschaft für 1907, deren Veranstaltung ihm von der Internationalen Eislaufvereinigung übertragen worden, für den 20. Januar ausgeschrieben. An diesem Tage werden noch folgende von dem genannten Verein auf seinem Eisplatze veranstaltete Konkurrenzen zur Austragung gelangen: Das Kunstlaufen um den Dr. Karl Kreyer-Preis, ein großes internationales Paarlaufen (Herr und Dame), ein internationales Paarlaufen (Herr und Dame), ein internationales Gruppenlaufen, je ein internationales Schnellaufen über 500 Meter, über 1500 Meter und 5000 Meter. Sämtliche Konkurrenzen werden nach den Bestimmungen der Internationalen Eislaufvereinigung. Als Pflichtübungen sind für die Weltmeisterschaft Bogenacher, Doppelbreier, Gegenbreier, Bende, Gegenbende, Dreier-Schlangenbogen-Dreier und Schlinge-Schlangenbogen-Schlinge, für die Damenmeisterschaft Gegenacher, Schlangenbogen, Doppelbreier, Gegenbreier, Schlangenbogen-Dreier und Schlinge-Schlangenbogen-Schlinge und für den Dr. Karl von Kreyer-Preis Bogenacher, Schlinge, Gegenbende, Schlangenbogen-Gegenbreier und Dreier-Schlangenbogen-Dreier vorgeschrieben. An die Pflichtübungen schließt sich ein Kunstlaufen bis zur Dauer von fünf Minuten. Am großen internationalen Paarlaufen, am internationale Paarlaufen und das Gruppenlaufen beteiligt nur aus Kunstlaufen bis Paar, respektive sechs Minuten. Die Konkurrenzen sind für Herrenläufer aller Länder offen, und der Einsatz beträgt je 10 Kronen. Die Vereinsleiter der Weltmeisterschaften sind Herr Gustav Fuchs (München) und Frau Chyers (London). Der Meldeschluß ist für Bewerber und Richter am 15. Januar um 8 Uhr abends. Die Meldungen sind an den Wiener Eislaufverein Wien, III., Am Heumarkt Nr. 2) zu richten. — Das Kunstlaufen beginnt um 8 Uhr abends und Preisverteilung finden am 20. Januar um 8 Uhr abends, das große Eislaufturnier am 21. Januar abends auf dem Vereinsplatze statt.

Eishockeymatch.

Auf dem Engelmannschen Eislaufplatz fand gestern nachmittags das Revanchematch zwischen den Eishockeymannschaften des Training-Eisklubs und des First-Vienna Football Club statt. Als überlegener Sieger ging der letztere Verein hervor, welcher 10 Goals erzielte, denen die Gegner nur ein Goal entgegenzusetzen vermochten. Mit der sonst auch bei Fußballmatches üblichen Verzögerung von nahezu drei Viertelstunden nahm das Spiel gegen 1/3 Uhr seinen Anfang und schon in der ersten halben Minute hatte der Training-Klub den Erster aufzumachen, dem in der zweiten Minute ein weiterer folgte. Dann gelang es dem First Vienna Football Club, einen Erfolg zu erzielen. Die technische Ueberlegenheit der Mannschaft des Training-Eisklubs war aber zu groß, und nachdem dieselbe auch die ersten Minuten zahlreiche Angriffe auf das Tor gegenerische, war das Resultat keinen Moment fraglich. Bei Halbzeit (es wurden 2X30 Minuten gespielt) wurden die Seiten mit dem Stande 4:1 für Training-Eisklub gewechselt. Nun wurde ein förmliches Bombardement auf das First Vienna Football Club-Tor eröffnet, und in dieser Spielhälfte wurde der Ball nicht weniger als zehnmal zwischen die Pfosten gebracht. Der Löwenanteil an dem Erfolg des Training-Eisklubs fiel dem famosen Spieler Karl Groß zu, der sich auch schon als Eischnellläufer, Leichtläufer und Fußballspieler einen hohen Rang erworben und die meisten Goals zu erzielen vermochte. Beim First Vienna Football Club war Tandl der beste Mann, allein ohne entsprechende Unterstützung vermochte er nichts auszurichten. Die siegende Mannschaft des Training-Eisklubs bestand aus den Herren: Fritsch (Tor), Weiß (Verteidigung), Trinks (Deckung), Ledermann I und II und Groß (Angriff). First Vienna Football Club: Prager (Tor), Albert und Kenz (Verteidigung), Groß (Deckung), Tandl, König und Fritsch (Angriff). Schiedsrichter: Herr Hermann Galler. Linienrichter: Lechner und Groß.

Samstag den 6. Januar 1907 wird voraussichtlich ein Wettspiel zwischen der Mannschaft des Training-Eisklubs und einem Prager Klub auf dem Engelmannschen Eislaufplatze abgehalten werden.

Ringkampf.

Otto Scheff vom Wiener Athletikfportklub unternahm Samstag abends im Danubiadenbad den Versuch, den von Czachar (Magyar Testgyakorlok köre, Budapest) gehaltenen Bisherigen Rekord über die Bereit englische Meile (4.02 Meter) von 5:04,4 zu schlagen. Es gelang ihm, die Strecke in 5:44 zu durchschwimmen und somit einen neuen Rekord aufzustellen.

Internationale Ringkämpfe im Zirkus Beketow.

Die Entscheidungen folgen jetzt Schlag auf Schlag, da am nächsten Sonntag die letzten Kämpfe und die Preisverteilung stattfinden sollen. Gestern erlitt Feifenstein seine erste Niederlage im Bereich der Ringkampfkunst, so daß die ausschließlichen Bewerber um den ersten Preis Cyganewicz und Aberg zu gelten haben. Die Entscheidung besorgte