

Französische Ballonfahrten.

(Nachdruck verboten.)

Als im Sommer des Jahres 1897 Andrée seine bewundernswürdige Ballonfahrt nach dem Nordpol unternahm, glaubte man allgemein, daß auf lange Zeit hinaus diese Luftreise wohl die einzige in ihrer Gefährlichkeit bleiben würde. In dieser Annahme hat man sich allem Anschein nach getäuscht, denn nach den Meldungen der letzten Wochen haben französische Aeronauten nicht minder gefährliche Ballonfahrten ins Auge gefaßt. Dies veranlaßt uns, die französische Aeronautik und ihre diesjährigen Probleme näher zu beleuchten.

Wer die Entwicklung der Luftschiffahrt, insbesondere die der französischen verfolgt hat, wird zugeben müssen, daß in Frankreich die Aeronautik viel früher intensiv betrieben wurde als anderswo, und daß heute noch in der Ausübung der Luftschiffahrt Frankreich an erster Stelle unter den Kulturvölkern steht. Seit Langem bestehen in unserem westlichen Nachbarlande Aeroklubs, während man bei uns in Deutschland erst in neuerer Zeit zur Bildung von solchen geschritten ist. Allerdings wird auch jetzt in Deutschland — von der militärischen Luftschifferabteilung ganz abgesehen — besonders seit den Flugversuchen des leider so früh verstorbenen Lilienthal und des Grafen Zeppelin für Aeronautik ernstlich Propaganda gemacht und das Interesse dafür geweckt. Das will aber wenig heißen gegenüber dem hochentwickelten Interesse, das man in Frankreich — in Privatkreisen nicht minder wie in wissenschaftlichen — der Luftschiffahrt entgegenbringt. Am besten illustriert dies die Thatfache, daß während der Pariser Weltausstellung im vorigen Jahre ein „Grand Prix“ für die beste aeronautische Leistung ausgeschrieben wurde, den sich bekanntlich der Comte de la Vaulx in Gemeinschaft mit dem Aeronauten Gastillon de Saint-Victor holte, indem er mit seinem Ballon von Vincennes bei Paris bis zur russischen Gouvernementsstadt Kiew flog und somit eine Strecke von 1925 Kilometer zurücklegte.

Die diesjährige französische Luftschiffahrtssaison bringt nun eine ganze Reihe von aeronautischen Unternehmungen, theils wissenschaftlichen, theils sportlichen Charakters, von denen wir nur die hauptsächlichsten erwähnen wollen. Allen

Problemen voran steht natürlich das des lenkbaren Luftballons. Für die Lösung dieses Problems seitens eines französischen Aeronauten ist bereits im vorigen Jahre von dem Luftschiffer Henri Deutsch der mit 100,000 Francs ausgestattete „Grand Prix de l'Aéro-Club de France“ gestiftet worden. Dieser hohe Preis wird dem französischen Luftschiffer ausbezahlt, der im Stande ist, mit seinem Luftfahrzeug vom Park des Aeroklub in Saint-Cloud bis zum Eiffelturm in Paris und zurück — etwa 11 Kilometer — in einer halben Stunde zurückzulegen, also mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von etwa sechs Meter. Diese Aufgabe ist bereits im vorigen Jahre von etlichen Aeronauten zu lösen versucht worden, jedoch ohne Erfolg. In diesem Jahre nun haben sich zwei Bewerber um diesen Preis angemeldet: der Stifter des Preises selbst, Henri Deutsch, und Monsieur de Santos-Dumont.

Der Erstere hat bereits einen Ballon von 3000 Kubikmeter Inhalt in Auftrag gegeben. Was die Form der Ballonhülle anbetrifft, so hat sie Ähnlichkeit mit einem langgestreckten Ellipsoid und dürfte etwa 60 Meter in der Breite messen. Seine Gondel wird drei Personen Raum geben und außer 320 Kilogramm Ballast zc. einen Motor von 300 Kilogramm Gewicht beherbergen, der, mit 50 Pferdekraften arbeitend, die 7 Meter-Luftschraube im Gewicht von 100 Kilogramm in Bewegung bringen wird. Der zweite Bewerber um den „Grand Prix“, Santos-Dumont, hatte bereits im Herbst vorigen Jahres sein Luftschiff Nr. 4 für diesen Bewerb aufgelassen, aber die Bedingungen dieser aeronautischen Aufgabe nicht erfüllen können. Inzwischen hat der Genannte verschiedene Verbesserungen, vor allem die Anbringung eines neuen Motors, an seiner Flugmaschine durchgeführt und so seinen neuen Ballon Nr. 5 zum „Starten“ fertig gemacht. Er ist spindelförmig, nur 34 Kilometer lang und faßt 510 Kubikmeter. Ein Strichnetz hat der Ballon nicht; vielmehr ist zur Befestigung der Gondel folgende Vorrichtung getroffen worden, die auf diesem Gebiete etwas ganz Neues ist. An dem unteren Theile des Ballons sind seiner Länge entsprechend zwei starke Gurte an der Ballonhülle befestigt, und von diesen beiden Gurten hängen zahlreiche dünne, aber sehr haltbare Seile herunter, die ein Bambusgehäuse tragen. In der Mitte dieses Gehäuses ist der Sitz für den Aeronauten und den Vierhunderdinator

mit 16 Pferdekraften angebracht, der eine große, zweitheilige Luftschraube treibt. Das Steuer dieses Ballons, das beim vorjährigen Aufstieg nicht recht funktionieren wollte, hat inzwischen wesentliche Umänderungen erfahren, und so hofft Santos-Dumont, der zu den rührigsten und unerschrockensten französischen Aeronauten gehört, auf einen Erfolg beim diesjährigen „concours“.

Mit diesen beiden Luftfahrzeugen ist die Bewerbung um den „Grand Prix“ für einen lenkbaren französischen Luftballon, soweit bis jetzt bekannt geworden, erschöpft. Wie aber steht es mit den sogenannten „Fernfahrten“? Die erste große Fernfahrt dürfte im Juni stattfinden und hat die Ueberfliegung des mittelländischen Meeres zum Ziel, ein Problem, das bereits vor mehreren Jahren die französischen Luftschiffer Jovis und Capazza zu lösen versuchten, aber statt an der nordafrikanischen Küste, auf Korsika beziehungsweise in Spezia landeten. Comte Henry de la Vaulx, der oben erwähnte Aeronaut, hofft, mit seiner diesjährigen Luftreise über das Mitteländische Meer glücklicher zu sein. Jedenfalls steht ihm eine ungleich größere Erfahrung zur Seite als seinen Vorgängern in diesem Problem, dessen Lösung er übrigens schon seit Langem plante. Da die Fahrt auch wissenschaftlich-technischen Nutzen bringen soll, so hat de la Vaulx mit dem Direktor des „Parc aérostatique de la marine française“ eingehende Verhandlungen gepflegt, die nunmehr zu Ende geführt worden sind und die definitive Ausführung dieser Luftreise gezeitigt haben. Der Aeronaut, der sich vom Amateur zu einem der gewiegtesten französischen Luftschiffer emporgearbeitet hat, ist bereits an die Ausrüstung seiner Expedition gegangen, an der außer ihm der Comte Gastillon de Saint-Victor, sein Begleiter auf der vorjährigen Luftreise von Vincennes nach Kiew, sowie die beiden französischen Marineoffiziere Gentil und Papissier theilnehmen werden. Das Luftschiff wird 3000 Kubikmeter fassen und mit Wasserstoffgas gefüllt werden. Die Gondel wird neben vielen wissenschaftlichen Instrumenten auch Proviant für drei Wochen mitführen. Die wissenschaftliche Aufgabe dieser Luftreise besteht hauptsächlich darin, festzustellen, ob es möglich ist, von einem frei schwebenden Ballon aus einem darunter befindlichen Schiffe Zeichen zu geben und ihm aus der Höhe mittelst drahtloser Telegraphie Mittheilungen zu machen. Zu diesem Zwecke wird der Vaulxsch

Ballon, der auf dem vor Toulon gelegenen „Isthme des Sables“ bei Nordwestwind aufsteigt, so weit wie möglich, von einem französischen Torpedoboote verfolgt.

Diese durchaus nicht leicht zu nehmende Luftreise wird aber durch das Problem eines zweiten französischen Aeronauten ganz und gar in den Schatten gestellt, nämlich: die Ueberfliegung des Atlantischen Ozeans von Newhork aus. Louis Godard ist der Tollkühne, auch ein bekannter, erfahrener Luftschiffer, der bereits vor dem unglücklichen Andrée den Plan gefaßt hatte, im Ballon den Nordpol zu erreichen, in dem er auf Spitzbergen aufsteigen und über den Pol zur Behringsstraße gelangen wollte. Die Kosten des für diese Fahrt bestimmten Ballons, der 10,000 Kubikmeter fassen und 60 Tage hindurch schwebefähig sein sollte, wurden auf 225,000 Francs veranschlagt, konnten aber von Godard nicht aufgetrieben werden, und so mußte sein kühner Ballonflug unterbleiben. Für seinen neuen Riesenplan hat er diesmal mehr Gönner gefunden; und zwar in Amerika, dem Lande, wo für gigantische Unternehmungen bekanntlich stets Geld zu haben ist. Die zur Herstellung und Montirung des Godardschen Ballonriesen erforderlichen Mittel — etwa eine Million Francs — wollen amerikanische Mäcene hergeben. Der Ballon soll 11,000 Kubikmeter fassen, und seine Gondel soll zehn Theilnehmer aufnehmen können. Auf Grund der Beobachtungen, die Godard mit seinem neuesten, 200 Tage hindurch tragfähig gebliebenen Fesselballon gemacht hat, und der Erfahrungen auf den letzten größeren aeronautischen Fernfahrten geht er siegesgewiß an die Vorbereitungen zu seiner einzig in seiner Art dastehenden Luftreise. Da zu gewissen Jahreszeiten über dem Atlantischen Ozean wie über Europa dauernd Westwinde wehen, so will Godard in Newhork aufsteigen, um, in östlicher Richtung vom Winde getrieben, in Europa landen zu können. Er rechnet allerdings auch mit Nordwest- und Südostwinden und daher mit einer eventuellen Landung in Südafrika und Scandinavien. Die Fahrtlänge variiert mithin, je nachdem der eine oder andere Wind vorherrscht, zwischen 5000 und 8000 Kilometern; die Reisedauer zwischen fünf und zwölf Tagen.

Ziehen wir aus Vorstehendem das Facit, so ergibt sich, daß die diesjährige aeronautische „Saison“ in Frankreich reich an bedeutenden und kühnen Unternehmungen sein wird. Hoffen wir, daß den wagemuthigen Männern auch der verdiente Erfolg wird!

A. G.