

von J. J. David, „Winterschlaf“, „Nächte Runt“, „Die Frau vom Meer“, „Im Fortkühn“ von Stawronnel, „Stranzen“, der „Secacab“ und Valgar's „Mercab“.

Von der Centralanstalt für Meteorologie kommt uns folgender Wetterbericht

Der Luftdruck ist neuerdings gestiegen und ist die Situation ähnlich der gestrigen. Das Wetter ist durchwegs heiter und sehr warm. Es kamen gestern zahlreiche Gewitter zum Ausbruch. Die Niederschläge waren nur vereinzelte und gering.

Morgens meldeten: Wien 27,8, Saparanda 6,2, Rem 7,9, Petersburg 11,6, Stockholm 14,2, Moskau 12,5, Smolensk 13,8, Stornoway 13,9, Scilly 17,8, Vorkum 17,0, Reims 15,9, Remel 17,6, Berlin 22,3, Die 6 Uhr 20,5, Paris 22,1, München 22,9, Prag 18,6, Bregenz 21,0, Budapest 22,6, Hermannstadt 20,0, Triest 30,0, Lissa 24,9, Florenz 23,6, Rom 23,0, Neapel 24,6, Malta 25,0 Grad Celsius.

Die Prognose besagt: Vorwiegend heiter und sehr warm noch anhaltend, Neigung zu Gewitterbildungen.

In Paris.

(Von unserem Correspondenten.)

26. Juli.

Vor acht Tagen brachte die Sonne den Pariser den heißesten Tag, den man hier seit einem Jahrhundert zu verzeichnen hatte: 38 Grad im Schatten! Aber seither ist es nicht im Geringsten besser geworden. Heute Mittags zeigte das Thermometer 34 Grad; um 3 Uhr las man 35 und 5 Uhr 37 Grad im Schatten. Und das geht seit drei Wochen ununterbrochen fort.

Die Bauern aus dem Departement, welche die Hallen mit Obst und Gemüse versorgen, erklären, daß, wenn nicht in den nächsten fünf Tagen ausgiebiger Regen kommt, sie nicht mehr imstande wären, die Stadt zu approvisionieren. Die Gemüsebeete seien infolge der Hitze verbrannt; die Früchte an den Bäumen fallen getrocknet zur Erde!

Noch schlimmer und gefährlicher kündigt sich, wie schon vorige Woche an dieser Stelle gemeldet wurde, die Wasserknappheit in Paris an. Die Wasserkommission griff, um ihre Reservoirs nicht stufenweise erschöpfen zu sehen, zu einer schier unglaublichen Maßregel: sie sperrt die Reservoirs und Leitungsröhre seit zehn Tagen von 11 Uhr Nachts bis 6 Uhr Morgens ab. Unersicht ist es aber, daß diese Sperrungsmaßnahme auch auf die Ausstellung ausgedehnt wurde. Vor vier Tagen kam im Souterrain des Pavillons von Guatemala, in welchem zahlreiche Häuser mit Spirituosen aufbewahrt lagen, ein Feuer zum Ausbruch. Das Feuer wurde um 10 Uhr Abends bemerkt und konnte unter großen Anstrengungen gelöscht werden. Mit Schaudern aber denkt man an die entsetzlichen Folgen, welche der Brand nach sich gezogen hätte, wenn das Feuer eine Stunde später entstanden wäre.

Die Calamität des Wassermangels macht sich aber noch in anderer Weise geltend. Die Kunstfabriken sind nicht mehr imstande, ihre Klienten wie Fleischhauer, Cafetiers und Restaurateure ausreichend mit Eis zu versorgen. Seit zehn Tagen erhalten diese Fabriken nicht das notwendige Wasserquantum für ihren Produktionsbedarf. Das führte zum Mangel an Eis. Als Erste wurden davon die Fleischhauer betroffen. In ihrem Zorn zogen sie in eine Gießfabrik, die eine große Anzahl von Klienten unter ihnen zählt, und prügelten den Geschäftsführer durch, weil sie tagsüber kein Eis erhalten hatten. Die Sache kam vor den ComMISSAR des Viertels, und dieser hatte alle Mühe, ihnen begreiflich zu machen, daß sich die Fabrik wie alle anderen unter dem Druck einer force majeure — das heißt unter der Noth des Wassermangels befindet und daher zu entschuldigen sei. „Umso schlimmer für die Pariser“, riefen die Fleischhauer, „die werden eben faules Fleisch essen müssen!“ Schöne Aussicht das für eine Stadt, die nahezu drei Millionen Seelen zählt!

Unheimlich aber lesen sich alle Morgen in den Blättern die Listen der Opfer des Sonnenstichs in Paris. Seit vierzehn Tagen wurden in Paris und Umgebung an tausend Personen von Sonnenstich getroffen. Davon starben an zweihundert sofort oder erst nach mehrstündiger Agonie.

Aber noch eine andere, womöglich noch gefährlichere Calamität hatte die Hitze im Gefolge. Die Seine ist vergiftet! Der Rückgang des Stromniveaus infolge des Regenmangels, weiters infolge der durch die Hitze herbeigeführten kolossalen Verdampfung hat bewirkt, daß fast alle Fischearten, welche den Strom bevölkern, erstickten und nun als Leichen stromabwärts zu den westlichen Vororten hinausstreben, wo sie sich an den Barragen zu Bergen stauen. Die ganze Gegend ist nun durch die pestilenzialen Ausdünstungen dieser toten Fischearten, zu denen noch aller andere Cadavertropf, wie ertrunkene Hunde, Raben, Ratten, Mäuse und sonstiges Gethier kommt, wortwörtlich vergiftet. Die unglücklichen Bewohner dieser Vororte sind in heller Verzweiflung.

Der Mensch als Vogel.

Das Problem des menschlichen Fluges.

(Original-Bericht des „Neuen Wiener Journal“.)

Herr Dr. Karl Camillo Schneider, Dozent der Wiener Universität, veröffentlicht in der „Frankfurter Zeitung“ einen höchst bemerkenswerten Artikel über dieses Problem, das seit den Zeppelin'schen Versuchen wieder allgemein lebhaft erörtert wird.

Die Zeit der Ballons geht ihrem Ende entgegen, sagt der Wiener Gelehrte. Ueber kurzem werden die Herren Aviatiker ihm ganz den Garaus machen. Schon jetzt erleidet er eine Schlappe nach der anderen durch seine eigene Unbeholfenheit, die nicht beiseite geworfen kann, und durch die Ueberlegenheit von Flugapparaten, die rasch in fleißiger Concurrenz sich verbreiten.

Für meteorologische Zwecke ist der Drache dem Ballon weit vorzuziehen. Seit die Amerikaner es fertig brachten, ihre Drachen bis über 3000 Meter steigen und dabei allerhand Registrierapparate mit emportragen zu lassen, ist der Drache aus einem Kinderpielzeug und Sportwerkzeug ein ernstes wissenschaftliches Hilfsmittel geworden, das sich auch auf dem alten Continent einzubürgern beginnt. In England, Deutschland, Rußland und Oesterreich läßt man Drachen der verschiedensten Systeme — Jalousien-Drachen, schwebende Drachen, Kasten-Drachen u. a. — aufsteigen, um Strömungen, Temperaturen und elektrische Spannungen der höheren Luftschichten zu untersuchen; Signale können durch Drachen gegeben werden, Telegraphie ohne Draht ermöglichten sie, ja man kann mit ihnen auch photographische Aufnahmen aus der Vogelperspektive machen; selbst Menschen können durch Drachen bis zu 80 Meter Höhe

emporgehoben werden. Drachen steigen lassen ist aber ein Spaß, der wenig kostet, und daher wird der Ballon für die Meteorologie bald ausgespielt haben.

Kann man aber mit Drachen die Umgebung photographisch aufnehmen, so ist der Ballon auch für Kriegszwecke seines Wertes beraubt. Es bleibt für ihn nur, als pécioses résistances, seine Transportkraft, die zum Beispiel in Kriegesfällen für die in Städten eingeschlossenen zur Flucht wirksame Verwendung finden kann. Aber wie sieht es mit dieser bis jetzt durch Concurrenz noch nicht beschränkten Leistungsfähigkeit des Ballons? Sie ist eine äußerst unvollkommene und zugleich eine sehr kostspielige. Der Ballon ist ein Spiel der Winde und hat zugleich einen recht kurzen Lebensdauern. Wer mit unguinstigen Winde auf das Meer verschlagen wird, hat nur die äußerst geringe Hoffnung noch, durch ein Schiff gerettet zu werden, denn in kurzer Zeit führt ihn der Gasverlust undarmberzig aus den Höhen zum Wasserpiegel herab. In beiden Hinsichten sollten Versuche der letzten Zeit Verbesserungen schaffen. Durch gute Dichtungsmittel wollte man den Ballonstoff undurchlässig für das eingeschlossene Gas machen; schlanke Cigarrenform, seitlich angebrachte Luftschrauben, sowie Steuervorrichtungen sollten die Lenkbarkeit ermöglichen. Aber der Aufstieg des Grafen Zeppelin, wie schon früher die Versuche der Franzosen Renard und Krebs, haben nur erwiesen, daß ein hermetischer Abschluß des Gases nicht zu erzielen ist; ferner daß es unmöglich bleibt, selbst gegen einen schwachen Wind von sechs Meter Geschwindigkeit anzukommen.

In gerader Richtung vorwärts zu fliegen ist Aviatikern schon gelungen. Lillenthal war der Erste, der mit geeignet gebauten Flugflächen von erhöhtem Standorte aus zweihundert Meter weit schwebte, ehe er zum Boden herabkam. Er versunglückte, gerade als er sich mit Veränderungen des Apparates, die diesen leistungsfähiger machen sollten, trug. Die Amerikaner Langley, Herrig u. A. sind schon weit über 200 Meter geflogen; letzterer erhebt sich bei seinem Fluge auch vom ebenen Boden, allerdings nur ein paar Meter hoch. Aber einen wirklichen Hochflug oder auch nur einen Fernflug von einer oder mehreren Stunden Dauer hat bis jetzt noch Niemand ausgeführt. Somit leistet der Ballon zur Zeit in dieser Hinsicht noch unendlich mehr als die bis jetzt wie Spielereien aussehenden aviatischen Flugapparate.

Wird das Bestreben der Flugtechniker, den Ballon auch seiner letzten Ueberlegenheit zu entkleiden, jemals mit Erfolg gekrönt sein? Ist überhaupt ein echtes Fliegen, das seine treibenden und tragenden Kräfte dem Luftwiderstande entnimmt, möglich? Diese Fragen, die noch vor zwanzig Jahren mit großem Skepticismus aufgenommen wurden, erscheinen jetzt bereits sehr überflüssig. Wir wissen ganz genau, daß wir einst fliegen werden, und zwar mit Apparaten der verschiedensten Art. Nicht die principielle Frage regt uns mehr auf, zur Zeit ist das Flugproblem nur noch eine Constructionsfrage. Das genaue Studium des Vogelfluges und zielbewusste Experimente lehren, worauf es in erster Linie ankommt.

Fliegen ist Erzeugen von Luftwiderstand an geeigneten Flächen.

Eine ebene Fläche entwickelt, wenn sie bei geringer Neigung horizontal schnell vorwärtsbewegt wird, eine bestimmte Tragkraft; weit mehr noch leistet eine gewölbte Fläche; die Umgrünung der Fläche spielt dabei auch eine Rolle. Die schnelle Vorwärtsbewegung kann durch Schraubendrehung oder durch Flügelschlag erzeugt werden. Somit sind uns die Mittel des Fluges wohl bekannt, und es ist nicht die geringste Hergerei beim Vogelflug wirksam, die uns an der Hoffnung, die Vögel zu beherrschen, verzweifeln machen könnte. Mit technischen Schwierigkeiten ist der Mensch noch immer fertig geworden.

Ein kurze Erörterung der Widerstanderscheinungen an Flächen in der Luft wird zeigen, welches Mittel es für den Flug bedarf. Betrachten wir zunächst den ruhig schwebenden Vogel. Wenn ein Vogel, nachdem er sich auf vorderhand gleichgiltige Weise Geschwindigkeit verschafft hat, mit ruhig gehaltenen ausgespannten Flügeln vorwärts schwebt, erfährt er an der Unterseite seiner Flügel durch den Wind Widerstand. Der Widerstand äußert sich an der nur sehr wenig aufwärts geneigten Flugfläche in doppelter Weise. Er trägt das Gewicht des Vogels, der deshalb nicht sinkt, sondern horizontal schwebt, er hemmt aber auch die Geschwindigkeit der Flugbewegung, so daß über kurz oder lang der Vogel zum Stillstande kommen muß. Der Wind entwickelt Auftrieb und Rücktrieb. Es ist klar, daß zwar der Auftrieb vorteilhaft, der Rücktrieb aber nachtheilig für den Flug ist. Besonders, da zu letzterem noch der Strömwiderstand sich gesellt — jener an allen Seiten des Körpers, die nicht zur Flugfläche gehören, durch den Wind hervorgerufene Widerstand. Uebrigens sind Rücktrieb plus Strömwiderstand am Vogel so gering als nur-irgend möglich, geringer als an allen vom Menschen konstruirten Flugapparaten. Wir wissen, daß den größten Rücktrieb bei geringstem Auftrieb die ebene Flugfläche entwickelt; viel besser wirken leicht parabolisch, das heißt vorn härter als hinten gewölbte Flächen. Für die vorteilhafte Ausnutzung des Widerstandes ist auch wichtig, daß die Flugfläche viel kürzer als breit sei; die schnellsten Flieger haben daher sehr schmale, lange Flügel, die beide zusammen eine sehr breit flache, aber außerordentlich kurze Flugfläche darstellen. Aber so günstig auch die Flugflächen gebaut sein mögen, in der angenommenen, leicht aufwärts geneigten Stellung, die für die Auftriebszeugung notwendig ist (Drachenstellung) kann der Rücktrieb nicht vermieden werden.

Wie hilft sich nun der Vogel, um den Rücktrieb zu überwinden? Er hat dazu dreierlei Mittel. Das einfachste Mittel ist der Fall. Er zieht seine Flügel etwas ein, so daß der Schwerpunkt des Körpers an der Flugfläche gegen vorn verschoben wird. Dadurch bekommt er ein vorderes Uebergewicht, die Flugfläche neigt sich leicht nach abwärts und ist nun beim Falle ganz veränderten Widerstanderscheinungen ausgesetzt. Der Fallwiderstand trifft die Flugfläche senkrecht von unten. An der nach abwärts geneigten Fläche, entwickelt er Verzögerung des Falles in senkrechter Richtung und Vortrieb in horizontaler Richtung. Statt daß also der Vogel senkrecht herabfällt, fällt er in schräger Richtung gegen vorn mit beschleunigter Geschwindigkeit, wie sie sich aus den Fallgesetzen ergibt. Durch Zunahme des Widerstandes — wozu auch der Strömwiderstand sich addirt — wird nach und nach der Fall zu einem gleichförmigen. Auf diese höchst bequeme Weise kann der Vogel sich Geschwindigkeit und Vortrieb erzeugen, aber er kommt dabei über kurz oder lang zur Erde herab. Es fehlt ihm der Auftrieb.

Bei Wind kann der Vogel auch in der erst erwähnten leicht aufwärts geneigten Stellung gegen vorne zu fallen, allerdings

mit Entwicklung viel geringeren Vortriebs. Denn so bald Wind und Fallwiderstand gemeinsam auf die Flugfläche einwirken, vereinigen sie sich zu einem schräg von unten und vorne kommenden Flugwinde, der in erster Linie stark hemmend wirkt, in zweiter Linie aber auch den Rücktrieb aufhebt oder gar in einen schwachen Vortrieb verwandelt. Je schwächer geneigt die Fläche ist, desto eher kommt es zur Vortriebszeugung; am günstigsten sind kleine Neigungswinkel, etwa von 5 Grad gegen die Horizontale, während für die Auftriebszeugung etwas größere Winkel günstig sind. Den Flugwind erzeugt sich nun der Vogel selbst — und damit auch Vortrieb und Flugeschwindigkeit — durch den Flügel Schlag. In der Zuhilfenahme des vortreibenden Fallwiderstandes liegt das Geheimnis des Vogelfluges; denn der Flügel Schlag, der von oben nach unten erfolgt, ist nichts Anderes als ein schnelles und beschleunigtes Fallen der Flügel.

Das dritte Mittel zum dauernden Vortriebsfluge ist das Segel. Segelflug ist nur bei Wind und nur in Vogelstücken möglich. Der Vogel weicht dem Winde seitlich aus, wie der Circusreiter durch Vogenreiten, oder der Schlittschuhläufer durch Vogenfahren den von vorn treffenden Luftwiderstand vermeidet, dagegen sich einen seitlichen stützbenden Widerstand — vom Centrum des durchfahrenen oder durchrittenen Kreises — schafft. Dasselbe gilt für den Vogel, der auch eine schräge Haltung annimmt wie der Reiter und der Käufer. Aber wir ersehen sofort den Nachtheil des Segelflugs für die rasche Ortsveränderung. Die Flugeschwindigkeit ist zwar eine große und kann bedeutend größer werden als bei Flügel Schlag; aber indem der Vogel zum Vogenfluge gezwungen ist, verliert er bei Weitem die Vortriebsgeschwindigkeit. Darum dient das Segeln auch nur zur Jagd; zur Ortsveränderung findet der Flügel Schlag Verwendung.

Es ist leicht ersichtlich, daß für den Menschen nur die Nachahmung des Flügel Schlags einen Sinn hat, wenn es in erster Linie auf Ortsveränderung ankommt. Die Nachahmung des Segelfluges hätte nur Interesse für einen Flugvort. Dieser würde aber an die Beobachtungsfähigkeit des Ausführenden die größten Anforderungen stellen. Denn man sieht ja an segelnden Vögeln, wie ihr Flug vom Winde abhängig ist, dessen Saunen sie sich durch Heben oder Senken des einen oder andern Flügels, durch theilweises Einziehen derselben, durch Steuerung mit dem Schwanzfächer anpassen müssen, um nicht abzuschlagen. Je größer allerdings der Vogel, desto ruhiger kreist er; aber er fliehet doch ein einheitliches Ganze dar, er empfindet gewissermaßen mit den Flügelspitzen, was um ihn herum in der Luft vorgeht und vermag mit Leichtigkeit seine Flugfläche danach einzustellen. Der Mensch aber mit künstlichen Flügeln (Lillenthal) handhabt seine Flugfläche weit schwieriger und spürt Windveränderungen auch erst spät, wenn sie bereits unerwartete Wirkung äußern. Nun ist zwar vorauszu sehen, daß diese Uebelstände mit der Zeit durch gute Steuervorrichtungen und Regulatoren zum Theil werden überwunden werden — der Herrig'sche Regulator, dessen Construction noch verschwiegen wird, mag einen großen Fortschritt in dieser Richtung bedeuten — aber bevor es zur Ausübung des Segelfluges kommt, wird directe Beförderung durch die Luft längst ein verbreitetes Verkehrsmittel sein.

Was noch thut, ist das eingehende Studium kleinerer, für zwei, drei Personen bestimmter Schraubensegler, etwa solcher wie das Aerobeloce von Ingenieur Herrig. Wenn nur ein Bruchtheil des Geldes, das für ausschließliche Ballonversuche verschwendet wird, zum Erproben echt aerodynamischer Apparate in Verwendung käme, würden wir uns dem erwünschten Ziele rascher nähern.

Die Unarten der Gäste.

Beobachtungen aus dem Wiener Gasthauseleben.

(Original-Bericht des „Neuen Wiener Journal“.)

Sehr geehrter Herr Redacteur!

Gestatten Sie, daß ich Ihnen einige Erfahrungen aus meinem Strohmitwerleben mittheile — o bitte, erörtern Sie nicht, auch ich habe eine Frau und weiß, was ich dem Papier und gar bedrucktem Papier anvertrauen darf! Im Gegentheil, die Erfahrungen, mit denen ich Sie belästigen will, möchte ich der weitesten Oeffentlichkeit übergeben und deshalb wenbe ich mich an Ihr vielgelesenes Blatt.

Von Haus und Herd vertrieben, wie das nun einmal Strohmitwer's Los ist, speise ich zu Mittag in einem vielbesuchten Restaurant von hervorragendem Rufe. Ich schide dies voraus, denn wenn ich noch auf die, wenn auch civilen, so doch immerhin recht anscheinlichen Preise der Speisekarte hinweise, will ich damit ausgeschlossen haben, daß das besagte Locale etwa von gesellschaftlich niedrigerstehendem Publicum besucht ist. Der Gästefreis recrutirt sich nahezu ausnahmslos aus der sogenannten guten Gesellschaft.

Also bitte, begleiten Sie mich ganz getrost zu meinem Mittagstisch. Der Speisesaal ist sehr elegant ausgestattet, die Tischwäsche und Service von blendender Reinheit und blißblank. Die Kellner sind artig, der Restaurateur zuvorkommend. Sehen wir uns ein wenig die Gäste an. Nun, der beliebte Herr vis-à-vis, das ist sicher ein Strohmitwer mit einem hier ganz unberechtigten Verdacht gegen die Sanberkeit in einem Gasthause, einem schwarzen Verdacht, den die liebe Gattin noch beim Abschied auf dem Bahnhöfe in seine Seele gesenkt haben mag als hausmütterliches Vermächtniß. Er säubert mit minutiöser Feinlichkeit Messer, Gabel und Löffel, indem er mit der Serviette an ihnen herumreibt, als sei er zum Scheugpucker geboren. Erst eine Generalinspektion durch die Gläser seines goldgefäbten Zwieders beruhigt ihn, und nun steht er erwartungsvooll der Suppe entgegen. Schön ist dieses Scheugpucken nicht, und zuträglich für die Serviette auch nicht, aber mag es noch hingehen. Doch bitte, sehen Sie mal den alten eleganten Herrn mit der großen Glase dort beim Wandspiegel an, ein Stammgast unbedingt nach dem Benehmen des Wirthes und der Kellner. Er hat bestellt und entfaltet jetzt die schneeweiße Serviette. Er athmet tief an, es ist heiß, und die Schweitertropfen perlen auf seiner hohen Stirn. Und jetzt, jetzt reißt er sich die triefende Glase ganz ungeniert und gemüthlich mit der Serviette! Wie nennen Sie das, Herr Redacteur? Und der Mann ist, wie ich erfahre, ein pensionirter höherer Beamter, der jahraus jahrein hier speist. Nun, ich beneide den Restaurateur um die Gelüb, mit der er das appetitliche Manöver des Herrn Rathes mit angesehen hat, allerdings nicht ohne ein ärgerliches Rümpfen. So gebührend gegen die Unarten seiner Gäste war der Schweizer Hoteller schon nicht, der, als ein Herr bei der Table d'hôte sich die Serviette um das feiste Kinn band, daß die Zipfel des Knotens hinter den Ohren abstanden, ruhig dem betreffenden Herrn sagte: „Ich bitte, Sie werden bei uns nicht barbiert!“