

LUFTSCHIFFFAHRT.

VOM WIENER AËRO-CLUB.

Im nördlichen Theile des Praters gelegen, bequem sowohl mit der elektrischen als auch der Pferdebahn zu erreichen, kaum zehn Minuten vom Praterstern entfernt, dürfte der Platz des Aëro-Clubs in kurzer Zeit in die Reihe der populärsten Sportplätze gerückt werden. Die Ballonaufstiege, die Zurüstungen zur Fahrt und die Füllung der Ballons bilden ja auch für den Laien ein stets hochinteressantes Schauspiel, das nie den Reiz der Neuheit verliert. Um dieser Schaulust des Publicums Genüge zu leisten wurde in entgegenkommender Weise der Platz, von dem aus die Aufstiege erfolgen werden, nicht eingeparkt, sondern blos mit einem Drahtzaun umgeben, so dass man auch von aussen jede Phase des Aufstieges genau verfolgen kann.

Vom Praterstern aus gelangt man auf dem kürzesten Wege zum Clubplatz durch die Ausstellungsstrasse. Direct gegenüber von dem monumentalen Gebäude der Wiener Molkerei, neben dem Clubhause der »Wanderer« sieht man schon von Weitem ein ungewöhnlich grosses Gebäude, das über die Häuschen in der Nähe wie ein Riese hervorragt. Biegt man in die kleine Abfahrtsstrasse ein, welche eine Seitenstrasse der Ausstellungsstrasse ist, so gelangt man einige hundert Schritte neben dem Clubhause der »Wanderer« zu dem grossen Hauptthore. Eine grosse Tafel mit der Inschrift »Wiener Aëro-Club« zeigt uns an, dass wir nicht fehlgegangen sind. Treten wir durch das eiserne, geschmackvoll ausgeführte Hauptthor ein, so gewinnen wir einen deutlichen Ueberblick über den circa 8000 Quadratmeter grossen Platz. Das Obersthofmeisteramt hat den Platz gegen eine freilich nicht unbeträchtliche Miete dem Wiener Aëro-Club überlassen. Der Clubplatz besitzt nahezu die Gestalt eines Trapezes, dessen beide kürzeren parallelen Seiten einerseits durch den Radfahrplatz der »Wanderer« und anderseits durch die Lagerhausstrasse begrenzt werden. Die beiden anderen Seiten werden durch die Perspectivallee und durch die kleine Abfahrtsstrasse abgeschlossen. Der Clubplatz ist also sehr bequem von allen Seiten zugänglich.

Noch vor wenigen Wochen glich der ganze weite Platz einer Wüste, und es waren bedeutende Erdbewegungen nöthig, um denselben zu planiren und ihm die heutige Gestalt zu geben. Durch die abnorme Hitze in den letzten zwei Monaten und die unglaubliche Fressgier der Spatzen war es bis jetzt nicht möglich, eine einheitliche, dichte Rasenfläche zu erzielen, wodurch der gute Eindruck, den man beim Durchschreiten unseres aeronautischen Parks gewinnt, noch wesentlich erhöht würde.

Wir wollen nun einen kleinen Rundgang durch den Clubpark machen und die einzelnen Objecte näher in Augenschein nehmen. Lenken wir also zunächst unsere Schritte zum grossen Ballonhaus. Auf dem Wege dahin stossen wir auf zwei aus dem Boden hervorragende, gebogene, am Ende durch einen Deckel abgeschlossene Rohre von colossalem Durchmesser. Diese Rohre stehen mit dem grossen Hauptrohr in Verbindung, das die Ausstellungsstrasse und die umliegenden Theile des Praters mit Leuchtgas speist, und dienen zur Füllung der Ballons. Da zwei Füllrohre vorhanden sind, können auch gleichzeitig zwei Ballons gefüllt werden.

Ungefähr hundert Schritte von den Füllrohren entfernt steht das von der Firma Johann Oesterricher sehr solide ausgeführte grosse Ballonhaus; dasselbe hat einen Durchmesser von 15 Metern. Die Ballonhalle ist so gross, dass ein Ballon von 1200 Cubikmeter Inhalt bequem darin aufgeblasen werden kann.

An der Seite gegen den Radfahrplatz der »Wanderer« steht das Materialhaus; dasselbe ist aus holzverschalten Riegelwänden hergestellt und mit Dachpappe gedeckt; es ist 20 Meter lang, 5 Meter breit, einfach aber sehr nett eingerichtet und wird vorläufig auch als Clubzimmer benützt. Auf den Laien wirkt der Anblick, der sich ihm beim Eintritt in das Materialhaus bietet, für den ersten Moment recht verwirrend. Er sieht eine Unmasse von Gegenständen, von denen er wohl ahnt, dass sie zur Ausrüstung eines Luftballons gehören mögen, während ihm doch die richtige Vorstellung über den Zweck und die Function der einzelnen Apparate fehlt. Man sieht hier die beiden vollständig zerlegten neuen Clubballons, Gondel, Netz, Schleifkleinen, Ventile, Ballastsäcke u. s. w. An der Decke des Gemaches hängt ein riesiger fledermausähnlicher Apparat, dem man es auf den ersten Blick ansieht, dass er eine Flugmaschine darstellt. Es ist dies der letzte Flugapparat des genialen Otto Lilienthal, der im Jahre 1896 ein Opfer seiner ungebändigten Flieglust wurde. Der Lilienthal'sche Flügelflieger besitzt einen grossen historischen Werth; denn derselbe stellt den ersten Flugapparat dar, der auf wissenschaftlicher Basis aufgebaut ist. Er ist Eigenthum des Herrn R. Nimführ, der ihn im Vorjahre in Berlin von Lilienthal's Bruder erwarb, in der Absicht, mit dem Apparate die Lilienthal'schen Versuche fortzusetzen. Diese Absicht musste aber aufgegeben werden, da der Lilienthal'sche Kohlen säuremotor zum wirksamen Antrieb des Apparates sich als zu schwach erwies und auch die übrige Construction heute nicht mehr auf der Höhe der modernen Technik steht. Die Angabe eines Blattes, dass Herr R. Nimführ mit dem Lilienthal'schen Apparate bereits gelungene Versuche angestellt habe, ist deshalb nicht richtig, denn mit dem alten Lilienthal'schen Apparate wurden überhaupt keine grösseren Versuche angestellt, und der neuconstruirte und verbesserte Nimführ'sche Flügelflieger ist noch immer unvollendet, da die Fortführung des Baues seit mehr als drei Monaten in Folge vollständiger Erschöpfung des Baufonds vorläufig eingestellt werden musste.

Neben dem Lilienthal'schen Apparate befinden sich in der Materialhalle noch zwei unscheinbare, aber hochinteressante und werthvolle aeronautische Reliquien, die Anker der »Vindobona« und des »Vater Radetzky«, mit welchen der Präsident des Aëro Clubs, Herr Victor Silberer, seine ersten Luftfahrten in den Achtzigerjahren in Wien ausgeführt hat. Auch das sehr elegant ausgeführte Modell eines Ballonluftschiffes nach dem Projecte von Ingenieur Ressel, dem Sohne des berühmten Erfinders der Schiffs-

schraube, bildet, wenn es auch gar keinen praktischen Werth hat, doch ein hochinteressantes Document der Entwicklungsgeschichte der aërostatischen Luftschiffahrt.

An der Seite gegen die Lagerhausstrasse steht das einfach und nett ausgestattete Heim des Clubwächters, das aus einer Küche und einem grossen, schönen Zimmer besteht.

Bei dem Umstande, dass dem Wiener Aëro-Club Mitglieder der allervornehmsten Kreise angehören, wird dessen Clubheim wohl in Bälde ein regelmässiger Sammelplatz der distinguirtesten Gesellschaft werden.

Ganz besondere Erwähnung verdient die geradezu grossartige Anlage zur Füllung der Ballons auf dem Platze des Aëro-Clubs. Bei der Wahl dieses Platzes war der Umstand entscheidend, dass in der Strasse dortselbst ein Gasrohr allergrössten Calibers liegt, was natürlich die Füllungen ungemein erleichtert. Durch das äusserst freundliche Entgegenkommen der Gemeinde, der Direction des städtischen Gaswerkes und seiner maassgebenden Organe wurde nun ein Zuleitungsrohr zu zwei Aufstiegsplätzen von vorher nie dagewesener Dimension (40 Centimeter Durchmesser) mit ebenso grossen Ausflussöffnungen hergestellt, was dem Aëro Club ermöglicht, seine Ballons so rasch zu füllen, wie dies sonst nirgends in der Welt bisher möglich ist: Ein Ballon von 1200 Cubikmetern ist in einer Stunde gefüllt! Bisher hatte man dazu stets über drei Stunden gebraucht, und anderwärts ist dies auch fortan noch der Fall, weil überall nur sechszöllige Zuleitungsrohre zur Verfügung stehen. Es ist daher nur gerecht und billig, wenn man dem Wiener städtischen Gaswerke, das sich auch für die Luftschiffer so vorzüglich erweist, sowie der Gemeindeverwaltung, welche es geschaffen, wärmstes Lob, herzlichsten Dank und die vollste Anerkennung zollt.

Am Freitag Abends hat die erste Auffahrt des grossen neuen Ballons des Wiener Aëro-Clubs von dessen Clubplatz aus stattgefunden. An derselben haben unter der Führung des Pariser Aëronauten Emile Carton die Herren Dr. Oscar Fischl, Herbert Silberer und ein dritter Herr, der nicht genannt sein will, theilgenommen. Der Aufstieg erfolgte unter dem Commando des Clubpräsidenten Victor Silberer, und vollzog sich mit grosser Präcision. Es war 5:30, als sich der wunderschöne Ballon langsam und majestätisch in die Lüfte erhob. Der Auffahrt hat ein sehr zahlreiches Publicum beigewohnt, darunter viele Sportsmen und eine Anzahl Damen. Die Reisenden winkten den Zurückbleibenden Lebewohl, was von diesen mit lebhaften Grüssen erwidert wurde. Es war ein schönes Schauspiel, in jeder Hinsicht des veranstaltenden Vereines würdig.

Die weiteren Fahrten dürften nun rasch aufeinander folgen, da einige Herren von der Anwesenheit des Meisters Carton möglichst viel profitieren und es unter seiner Anleitung bald selber zur Führerschaft bringen wollen. Es wird nämlich im Wiener Aëro-Club »Führer« zweiter und Führer erster Classe geben. Die Ernennung zum Führer erfolgt vom Ausschusse über Vorschlag des Fahrwartes (Victor Silberer). Selbst vom Führer zweiter Classe werden aber beim Aëro-Club nicht blos eine kleine Anzahl Fahrten, sondern schon eine nicht unbeträchtliche praktische Erfahrung und Routine gefordert. Der Führer erster Classe aber, der allein mit Neulingen auffahren darf, wird bereits eine ziemliche technische Vollendung aufweisen und vor Allem auch einmal ganz allein gefahren sein müssen, um diesen Rang zu erreichen.

Das gesammte Material, welches die berühmte Firma Henri Lachambre dem Aëro-Club geliefert hat, muss als vorzüglich und geradezu mustergiltig bezeichnet werden.

Wie eine Depesche aus Oedenburg meldet, ist dortselbst der Ballon des Wiener Aëro-Club nach prachtvoller Fahrt glatt gelandet.

Mitglieder, welche in den nächsten Tagen an Auffahrten theilzunehmen wünschen, wollen sich gefälligst hierzu in der Kanzlei des Aëro-Club, Wien, I., St. Anna-hof, anmelden.

DAS LUFTSCHIFF VON SANTOS-DUMONT.

Die Versuche von Santos-Dumont haben in der ganzen gebildeten Welt das lebhafteste Interesse erregt. Die leicht erregbaren Franzosen wurden nach den ersten Scheiterfolgen ihres Landsmannes in einen wahren Freudentaumel versetzt. Wenn wir uns erinnern, welche Aufregung und Spannung die Versuche des Grafen Zeppelin im vorigen Jahre erregten, wird man den Franzosen ihre allzugrosse Begeisterung, die mit den erreichten Resultaten in gar keinem Verhältnisse steht, durchaus nicht übel nehmen können. Der Laie urtheilt eben stets blos nach dem Schein. Weil Santos-Dumont in völlig windstiller Luft nach einer Fahrt von circa einer halben Stunde wieder zum Aufstiegsorte zurückkehrte, respective in der Nähe des Aufstiegsortes mit dem Ballon in den Wipfeln eines Baumes hängen blieb und sich mit Mühe und Noth rettete, wurde gleich in alle Welt hinausposaunt: Das lenkbare Luftschiff ist erfunden!

Seit diesem Scheiterfolge vom 13. Juli hat Dumont noch eine ganze Reihe von Aufstiegen ausgeführt, die aber alle misslangen, obwohl bei einigen Versuchen fast vollständige Windstille herrschte.

Nachdem er länger als eine Woche auf völlige Windstille gehofft hatte, versuchte Santos-Dumont am 29. Juli neuerdings einen Aufstieg.

Die wissenschaftliche Commission des Aëro-Club hatte sich aber wieder vergeblich nach St. Cloud bemüht, denn die Dauer der Luftreise des »lenkbaren« Ballons betrug