

LUFTSCHIFFFAHRT.

VOM WIENER AÉRO-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 Aéro-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 eingepflankt, 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 Aéro-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 Mithie dem Wiener Aéro-Club überlassen. Der Clubplatz besitzt nahezu die Gestalt eines Trapezes, dessen beide kürzeren parallelen Seiten einerseits durch den Radfahrplatz der »Wanderer« und andererseits 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 unglückliche Fresserie der Spatzen war es bis jetzt nicht möglich, eine einheitliche, dichte Rasenfläche zu erzielen, wodurch der gute Eindruck, den man beim Durchschreiten unseres aëronautischen 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 Hauptthore 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 holzverschalteten 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 Umfassung 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, Schleifeinen, 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 Fliegelei wurde. Der Lilienthal'sche Flügel-flieger 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 Kohlsäuremotor 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 neu-construirte und verbesserte Nimführ'sche Flügel-flieger 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 aëronautische Reliquien, die Anker der »Vindobona« und des »Vater Radetzky«, mit welchen der Präsident des Aéro-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 aërostatistischen Luftschiffahrt.

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

Bei dem Umstande, dass dem Wiener Aéro-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 Aéro-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 massgebenden Organe wurde nun ein Zuleitungsrohr zu zwei Aufstiegsplätzen von vorher nie dagewesener Dimension (40 Centimeter Durchmesser) mit ebenso grossen Ausflussöffnungen hergestellt, was dem Aéro-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 sechs Zollige 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 Gemeindevverwaltung, 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 Aéro-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 Auf-fahrt 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 Aéro-Club »Führer« zweiter und Führer erster Classe geben. Die Ernennung zum Führer erfolgt vom Ausschusse über Vorschlag des Fahr-wartes (Victor Silberer). Selbst vom Führer zweiter Classe werden aber beim Aéro-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 aufahren 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 Aéro-Club geliefert hat, muss als vorzüglich und geradezu mustergiltig bezeichnet werden.

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

Mitglieder, welche in den nächsten Tagen an Auf-fahrten theilzunehmen wünschen, wollen sich gefälligst hierzu in der Kanzlei des Aéro-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 Scheinerfolgen ihres Landsmannes in einen wahren Freuden-taumel versetzt. Wenn wir uns erinnern, welche Auf-regung 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 wind-stiller Luft nach einer Fahrt von circa einer halben Stunde wieder zum Aufstiegsorte zurückkehrte, respective in der Nähe des Aufstiegsortes mit dem Ballon in den Wipfel eines Baumes hängen blieb und sich mit Mühe und Noth rettete, wurde gleich in alle Welt hinausposaunt: Das lenkbare Luftschiff ist erfunden!

Seit diesem Scheinerfolge 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 Aéro-Club hatte sich aber wieder vergeblich nach St. Cloud bemüht, denn die Dauer der Luftreise des »lenkbaren« Ballons betrug

blos 15 $\frac{1}{2}$ Minuten. Die Ursache des Fiascos soll, wie auch in den früheren Fällen, wenn man Santos-Dumont Glauben schenken will, wieder in einer »Panne« des Motors liegen. Für den Constructeur des Motors ist diese missige Ausrede freilich kein grosses Compliment. Nachdem der Bachel-Motor an und für sich schon ein ausgezeichnetes Fabricat ist und zu den verlässlichsten Benzin-motoren gerechnet werden muss, die es augenblicklich überhaupt gibt, da ferner die Firma »Bachel« Santos-Dumont schon zur Wahrung ihres Renommées zweifello den besten und zuverlässigsten Motor, der je ihre Fabrik verlassen hat, zum Antrieb seines Luftschiffes zur Verfügung gestellt haben wird, liegt die Schuld an dem Fiasco jedenfalls nicht am Motor, sondern anderswo. Santos-Dumont wird auch dann nicht den 100.000 Francs-Preis gewinnen, wenn einmal der Motor völlig tadellos functioniren sollte, und zwar einfach deshalb, weil, abgesehen von dem vorzüglichen Motor und der Ballonhülle, welche ein Werk Lachambre's ist, die ganze übrige Con-struction lange nicht auf dem Standpunkte der heutigen Technik steht. Der deutsche Ingenieur Paul Hähnlein hat schon vor dreissig Jahren ein Ballonluftschiff con-struirt, das in technisch-constructiver Beziehung dem Ve-hikel des Franzosen unendlich überlegen ist. Gegenüber den Constructionen eines Paul Hähnlein, D. Schwarz und Grafen Zeppelin macht das Luftschiff des Franzosen ledig-lich den Eindruck einer aëronautischen Spielerei.

Wie dilettantenhaft die ganze Construction des Dumont'schen Luftschiffes ist, ergibt sich am deutlichsten daraus, dass seit dem ersten zufällig gelungenen, glück-lichen Aufstiege kein einziger Versuch ohne eine grössere oder kleinere »Panne« endigte. Der letzte, am 8. August unternommene Aufstieg endigte geradezu mit einer Kata-strophe. Der Tragballon ist total zerrissen und Dumont konnte nur mit grosser Mühe gerettet werden. Der Aufstieg erfolgte bei vollkommener Windstille. Das Luftschiff nahm seinen Cours in der Richtung zum Eiffelturm, umkreiste zweimal den Thurm und fuhr dann in einer Höhe von ungefähr 350–400 Meter wieder nach Saint-Cloud zurück. Als das Luftschiff das Bois über La Muette passirte, bemerkte man plötzlich, dass die Fluggeschwindigkeit rapid abnahm; gleichzeitig senkte sich der Ballon sehr rasch, bis schliess-lich das Sinken sich als förmlicher Niedersturz repräsentierte. Der Ballon fiel auf ein sechs Stock hohes Haus auf dem Quai du Passy und wurde vollständig zerrissen. Die Gondel blieb an einer Mauer hängen, und erst nach einer halben Stunde gelang es der Feuerwehr, den tollkühnen Aëronauten aus seiner höchst unbehaglichen Situation zu befreien. Der Ballon ist so arg beschädigt, dass ungefähr sechs Wochen nöthig sein werden, um ihn wieder herzustellen.

Früher hat Dumont immer den Motor zum Sünden-bock gemacht, jetzt soll auf einmal der Bal'on wieder nichts werth sein. In Wirklichkeit ist aber der Bachel-Motor gleich dem Tragballon ein ausgezeichnetes Fabricat, und die Schuld an den verschiedenen Unfällen liegt lediglich in der dilettantenhaften Construction des Apparates. Dass von den Tagesblättern die Versuche Dumont's zu einem Sensationsereignisse ersten Ranges aufgebauscht werden, darf uns nicht Wunder nehmen; es ist ja wieder die saure Gurkenzeit angebrochen. Die Fachmänner, und zwar nicht blos die ausländischen, sondern auch die französischen, wissen ganz genau, was sie über den »lenk-baren« Ballon von Santos-Dumont zu halten haben, nämlich — nichts!

Dumont hat uns der Lösung des Problems der gefahrlosen und zielsicheren Fortbewegung durch die Luft um keinen Schritt näher gebracht; er hat den Record, den Renard und Krebs schon im Jahre 1884 mit dem von ihnen construirten Ballonluftschiffe »La France« auf-gestellt haben, nicht einmal annähernd erreicht, geschweige denn übertroffen; die »La France« ist doch wenigstens unter sieben Fahrten im Ganzen fünfmal ohne den ge-ringsten Unfall zum Aufstiegsorte zurückgekehrt und er-reichte in windstiller Luft eine maximale mittlere Fahr-geschwindigkeit von 6 Meter pro Secunde. Santos-Dumont ist aber noch bei jedem Versuche nur mit knapper Noth einer Katastrophe entgangen; dies beweist doch wohl klar und deutlich, dass die ganze Construction nicht einmal der ersten Anforderung, welche man auch selbst an den nicht lenkbaren Kugelballon stellt und stellen muss, nämlich eine gefahrlose Fortbewegung durch die Luft und eine glatte Landung zu ermöglichen, nicht er-füllt. Ein »lenkbare« Ballon, der von einer factischen Lenkbarkeit keine Spur zeigt und einmal an einem Baume, ein andermal wieder an einem Kamine hängen bleibt oder plötzlich unvermuthet in die Tiefe saunt und als Wrack auf dem Dache eines sechsstöckigen Hauses landet, kann doch wohl noch weniger auf den Namen eines praktisch brauchbaren Luftvehikels zur gefahrlosen und zielsicheren Fortbewegung durch die Luft Anspruch machen als ein gewöhnlicher Kugelballon.

NOTIZEN.

DAS BALLONLUFTSCHIFF von Henry Deutsch, dem Gründer des 100.000 Francs-Preises, welches bis auf den Motor fertig ist, hat eine Länge von 60 Metern und einen Durchmesser von 8 Metern. Der Inhalt des Tragballons beträgt 2000 Cubikmeter. Der Antriebs für die Propellerschraube, welche einen Durch-messer von 7 Metern besitzt, wird von einem 60pferde-kraftigen Benzinmotor geliefert. Der Motor soll 900 Kilo-gramm wiegen. Da aus würde sich ein relatives Motor-gewicht von 15 Kilogramm ergeben. Bei einer Touren-zahl von 140 pro Minute hofft der Erfinder eine Eigen-geschwindigkeit von 14 Metern (!) pro Secunde oder 50 $\frac{1}{2}$ Kilometer pro Stunde zu erreichen. Das Luftschiff soll im Stande sein, ausser dem Führer noch zwei Passa-giere mitzunehmen.

IN FOLGE unseres Artikels vom 23. Juni, in dem wir an Herrn W. Kress den Appell richteten, im Interesse des guten Ausganges seiner Flugversuche das Steuer seiner Maschine einer jüngeren Kraft anzuvertrauen, haben sich zwei Herren, und zwar der bekannte Flugtechniker Herr Raimund Nimführ in Wien und der Fechtmeister F. X. Wells in Troppau bereit erklärt, die entschei-

den Versuche mit dem Kress'schen Drachenflieger genau nach den Anweisungen des Erfinders auszuführen. Die physische Tauglichkeit des Führers ist, davon sind wir fest überzeugt, in erster Linie eine conditio sine qua non für das glückliche Gelingen der Versuche. Neben der physischen Eignung kommt natürlich auch noch die Fach-kenntniss in Betracht. Davon hat die Flugtechnik nicht viel, wenn Herr Kress, wie er sagt, »seine alten Knochen zu Markte trägt« und verunglückt aus Gründen, die sich hätten vermeiden lassen. Ja, es scheint uns überhaupt von vorneherein gefährlich, einen alten Mann, der auf das Gelingen seines Projectes seine ganze Lebenshoffnung ge-setzt hat, die entscheidenden Versuche ausführen zu lassen; denn die gewaltige psychische Erregung wird ihm im Augenblicke der Entscheidung ja fast die Besinnung rauben. Wir können deshalb Herrn W. Kress nur noch-mals den dringenden Rath ertheilen, das hochherzige Angebot eines der beiden Herren anzunehmen.

ÜBER DIE INTERESSANTE HOCHFART von Dr. Siring und Beison, welche bei der letzten Auf-fahrt im Zekely'schen Riesenballon die ungeheure Höhe von 10.300 Metern erreichten, werden folgende Details bekannt. Der Aufstieg erfolgte sehr rasch; nach zehn Minuten hatte man schon 1000 Meter erreicht, und nach Verlauf von drei Viertelstunden schwebte der Ballon bereits in einer Höhe von 5000 Metern. Der Wind war so aussergewöhnlich schwach, dass die Luftschiffer drei Stunden lang über Berlin schwebten. Bei 1500 Meter Höhe durchflog der Ballon leichte Cumuluswolken von 300 Meter Dicke. Dann sah man nur noch Wolken in 10.000 Meter Höhe; dieselben wurden aber von den Aëronauten nicht mehr bei Bewusstsein durchsegelt; denn in einer Höhe von 10.000 Metern wurden sie trotz der Sauerstoffeinathmung von einer schweren Ohnmacht be-fallen. Bis zu einer Höhe von 9000 Metern war das körperliche Befinden der Luftschiffer ein durchaus nor-males; erst nach dieser Höhe fühlten sie nach körper-lichen Anstrengungen eine grosse Erschlaffung, die aber immer durch künstliche Einathmung von Sauerstoff wieder be-boben wurde. Herr Berson las kurz vor dem Ohn-mächtigwerden noch die Höhe von 10.250 Metern ab; er hatte beim Erwaschen glücklicherweise die Kraft, die Ventileinzie zu ziehen. Die beiden Forscher dürften wohl eine absolute Höhe von 10.500 Metern erreicht haben. Sie kamen erst wieder bei einer Höhe von 5000 Metern zu sich. Herr Berson hat mit dieser sensationellen Hoch-fahrt seinen eigenen Record, der auf 9150 steht, um 1150 Meter geschlagen.

DAS STUDIUM der Temperaturvertheilung in der Atmosphäre bildet eine der Hauptaufgaben der internationalen simultanen Ballonaufstiege. Der fran-zösische Meteorologe Teisserenc de Bort ist durch die Discussion der Angaben von 240 Aufstiegen von Re-gistrierballons zu dem Resultate gelangt, dass die Tem-peratur der Atmosphäre im Verlaufe des Jahres periodi-sche Schwankungen erleidet, die sich bis zur Höhe von 10.000 Metern bemerkbar machen. Die Isotherme 0 Grad befindet sich gegen Ende der kalten Jahreszeit in 1200 Meter Höhe und erhebt sich im Sommer auf 3600 Meter; ihre mittlere Jahreshöhe beträgt also ungefähr 2750 Meter und stimmt sehr nahe überein mit der Höhe des ewigen Schnees in den Alpen. Die Isotherme von — 50 Grad sinkt am Ende des Winters bis auf 8800 Meter und übersteigt im Sommer 11.000 Meter. Von ganz beson-derem Interesse ist die niedrige atmosphärische Temperatur des Monates Mai, welche namentlich aus den Aufstiegen in der Mitte des Monates, also zur Zeit der drei »Eis-heiligen« sich ergeben hat. Teisserenc de Bort hat für die einzelnen Monate folgende Mitteltemperaturen berechnet:

	Am Boden	5000 Meter	10.000 Meter
Jänner	5.4	— 15.3	— 47.0
Februar	1.0	— 21.8	— 53.4
März	0.9	— 20.9	— 53.7
April	5.3	— 18.4	— 49.3
Mai	7.0	— 16.8	— 51.3
Juni	14.2	— 8.8	— 45.3
Juli	15.7	— 8.7	— 44.5
August	17.8	— 7.2	— 41.8
September	13.4	— 9.7	— 47.9
October	10.2	— 11.0	— 45.1
November	3.8	— 12.8	— 45.2
December	0.9	— 18.9	— 52.5

EIN NEUER DRACHENFLIEGER (Aéroplane) soll von Commandant A. D. Krebs, dem jetzigen Director der Automobilfirma Panhard und Levassor, construirt werden. Maurice Farman, der bekannte Chauffeur und Aëronaut, hat eben einen extrem leichten Motor in Ar-beit, welcher zum Antrieb des Krebs'schen Drachen-fliegers dienen soll; dieser Motor wiegt complet sammt Speisewasser, Pumpe u. s. w. blos sechs Kilogramm per Pferdekraft geleisteter Arbeit. Das von Krebs projectirte Luftvehikel verdient eigentlich den Namen »Drachenflieger« nicht vollständig. Bei den Drachenflugmaschinen wird nämlich die Tragkraft einzig und allein durch die Drachen-flächen erzeugt, welche durch Propulsions-schrauben rasch durch die Luft vorwärts bewegt werden. Bei der Aéroplane von Krebs soll die Auftriebskraft hingegen durch zwei Hub-schrauben hervorgebracht werden, während die Drachenfläche einzig und allein den Zweck hat, im Falle einer »Panne« als Fallschirm die Fallwucht zu verringern. Das projectirte Luftvehikel von Krebs stellt also gewissermassen die Verbindung einer »Schwebes-Maschine mit einer eigent-lichen »Flugs-Maschine dar. Die charakteristische Eigen-schaft der »Schwebes-Maschinen liegt darin, dass bei denselben der Schwebezustand von der Fluggeschwindig-keit völlig unabhängig ist, während bei den eigentlichen Flugmaschinen (Flügel-flieger, Drachenflieger) der Schweb-zustand an die Erreichung und dauernde Erhaltung einer bestimmten Fluggeschwindigkeit gebunden ist. Da die Oekonomie der typischen Flugmaschinen unvergleichlich grösser ist als jene der Schwebemaschinen, sind auch die Chancen der Schwebemaschinen wesentlich geringer als jene der Flugmaschinen. Nachdem genauere Daten über constructive Ausführung des von Krebs projectirten Luft-vehikels noch fehlen, lässt sich auch ein abschliessendes Urtheil über die neue Schwebeflugmaschine derzeit nicht abgeben.