

Gar lange blieb der »Jupiter« nicht so hoch oben. Nach zwei Minuten ungefähr begann er wieder zu sinken, und diesmal war es entscheidend. Wir liessen den Ballon ganz ruhig fallen, ohne die absteigende Bewegung aufzuhalten. In raschem Tempo ging es abwärts bis 1400 Meter. Da kam die Zeit zu bremsen. Wir warfen nach und nach Ballast aus, und als wir $\frac{3}{4}$ Sack, die Hälfte unserer Reserve, ausgegeben hatten, waren wir in einer Höhe von 200 Metern über einem Dorf beinahe im Gleichgewicht. Mit abnehmender Höhe war auch der Wind, der uns oben recht rasch vorwärts getrieben hatte, viel schwächer geworden. Ganz sanft senkten wir uns auf einen bewaldeten Hügel nieder. Wir hätten, wenn wir den Ballon in seinem beschleunigten Fall belassen hätten, noch vor dem Dorf landen können; um aber den wuchtigen Aufprall zu vermeiden, zog ich es vor, noch den bewaldeten Hügel zu überfliegen. Die Fahrtrichtung des »Jupiter« ging gerade auf ein hübsches Landungsterrain zu. Aber dorthin sollten wir nicht kommen. Kaum begann unsere Schleppfahrt über die Bäume, als wir auch schon stehen blieben und gar umkehrten. Nach einer ganz schnurrigen viertelstündigen Spazierfahrt im Kreise, bei der wir nach und nach den restlichen Ballast verbrauchten, kamen wir wieder zum Dorf zurück, wo wir mit dem Beistand hilfsbereiter Bauern um 11:20 landeten. Das Dorf hiess Felsö-Galla, und die nächste grössere Bahnstation war Báhida (nächst Totis). Felsö-Galla ist von Wien in Luftlinie gemessen 173 Kilometer entfernt.

In aller Ruhe verpackten wir den Ballon und fuhren, nachdem wir uns bei einem gastfreundlichen Manne gestärkt hatten, nach Báhida. Um halb 4 Uhr ging der Zug nach Wien ab, wo wir um 8 Uhr Abends ankamen, zugleich mit dem Telegramm, welches ich um 3 Uhr in Báhida aufgegeben hatte.

In Wien erfuhren wir erst, welcher Gefahr wir entronnen sind. Ein heftiger Sturm wüthete in der Stadt, während wir über dem Walde von Felsö-Galla mangels an Wind nicht weiter kamen!

Herbert Silberer.

SANTOS-DUMONT.

Am 7. November hielt das Comité des Pariser Aéro-Club eine Sitzung ab, in welcher der Beschluss der wissenschaftlichen Commission, Santos-Dumont den Deutschpreis zuzuerkennen, ratificirt wurde. Gemäss den Bestimmungen des Reglements wurde die Summe von 100.000 Francs Santos-Dumont zur Verfügung gestellt und am 8. November an der Casse des Aéro-Club ausbezahlt.

Es war genau $\frac{3}{4}$ 11 Uhr, als Santos-Dumont sich im Clubheim des Aéro-Club, Rue du Colisée 48, einfand. Dasselbst waren bereits, lebhaft über aeronautische Fragen discutirend, anwesend: M. Marquis de Dion, Präsident des Aéro-Club, Graf de La Vaulx, Marquis de Villepin, Graf Castillon de Saint-Victor und der Chef des Clubsecretariats, Peccate. Marquis de Dion überreichte Santos-Dumont den auf 100.000 Francs lautenden Check von H. Deutsch. Santos lässt das kostbare Papierstück in seine Brieftasche gleiten, unterzeichnet die ihm von M. Peccate vorgelegte Empfangsbestätigung und begibt sich sofort auf den Boulevard des Italiens in die Bank »Credit Lyonnaise«, wo er nach wenigen Minuten an der Casse hundert Tausend Francs-Scheine ausgezahlt erhält.

Von der Bank fuhr Santos-Dumont direct in die Polizeipräfectur und übergab M. Lépine 50.000 Francs für die Armen von Paris. Die 50.000 Francs sollen zufolge der Bestimmung des Spenders zur Auslösung solcher vor dem 8. November 1901 auf dem Mont-de-Piété verpfändeter Objecte verwendet werden, die nur in Folge drückender Nothlage verpfändet werden mussten, wie z. B. Kleidungsstücke, Wäsche, Bettzeuge, Werkzeuge.

Wie gross das Interesse ist, das man den Arbeiten des Brasilianers in seinem Vaterlande entgegenbringt, erhellt wohl am deutlichsten daraus, dass der Präsident der Republik Brasilien, Campos-Sallas, eine goldene Ehrenmedaille für Santos-Dumont prägen lässt. Diese Medaille wird Santos überreicht werden als Anerkennung für seine aeronautischen Arbeiten und als Andenken an den denkwürdigen Aufstieg vom 19. October d. J.

Der panamerikanische Congress, der soeben in New-York tagt, hat an Santos-Dumont folgende Kabeldepesche gerichtet: »Der zweite panamerikanische Congress und alle Männer der Wissenschaft, welche sich für das Problem der Luftschiffahrt interessiren, schätzen gebührend Ihre Erfolge. Der Präsident des Congresses General Raigosa.«

Der Stadtrath von Saint-Cloud hat in seiner letzten Sitzung auf Antrag des M. Belmont den Beschluss gefasst, eine der Strassen, welche zum Ballonpark führen, nach Santos-Dumont zu benennen.

Am 9. November gab die Alliance Française zu Ehren Santos-Dumont's eine Soirée, an welcher gegen 2000 Personen theilnahmen. Die französische Akademie war durch Graf d'Haussonville vertreten, die Akademie der Wissenschaften durch ihren Secretär M. Berthelot. Auch M. Leoni, der Consul von Brasilien, war anwesend. Am Ehrentische hatten Santos Platz genommen die Deputirten M. Millevoje und Beauregard, die Municipalräthe Evian, Fortin und Gay, der Präsident der Gesellschaft M. Ducreuzet. Fräulein von Cardelus brachte eine Gelegenheitsode, betitelt »Der lenkbare Ballon«, zum Vortrage, und der Secretär der

»Union progressiste des Etudiantens«, M. Maurisson, hielt einen mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrag über die Entwicklung der Luftschiffahrt von Montgolfier bis auf Santos-Dumont.

Montag den 11. November fand im Elysée-Palace-Hôtel auf den Champs-Elysées ein solennes Bankett zu Ehren Santos-Dumont's statt. Im grossen, festlich geschmückten Saale des Erdgeschosses waren 110 Gedecke servirt. Das Präsidium führte Prinz Roland Bonaparte. Ausser vielen Mitgliedern des Aéro-Club waren auch zahlreiche Vertreter der Aristokratie, der Sportwelt und der Presse anwesend, u. A. der Stifter des 100.000 Francs-Preises, Henry Deutsch, der Consul von Brasilien M. Leoni, Marquis de Fresnay, Baron de Sao Joaquim, Baron de Muturiba, Jacques Balsan, Robert Lebaudy, Georges Besançon, Serpollet, Graf Brunetta-d'Usseaux, Graf Alastaire-d'Ailey, François Peyrey, H. Lachambre, Graf Economus, Girardot, Graf d'Araguaya.

Vor Prinz Roland Bonaparte und Santos-Dumont war ein reizender Tafelaufsatz postirt, eine Widmung der Comtesse d'Eu; derselbe stellte eine getreue Copie des letzten Luftschiffes von Santos-Dumont dar, verfertigt aus gelben und weissen Chrysanthenen, den Farben Brasiliens. Im Fond des sehr geräumigen Saales war ein neapolitanisches Orchester postirt, das lustige Tänze zum Vortrage brachte, von denen namentlich ein Santos gewidmeter Walzer lebhaften Beifall fand.

Nach Beendigung des Festmahles brachte Prinz Roland Bonaparte einen schwungvollen Toast auf Santos-Dumont aus, in dem er zunächst dessen staunenswerthe Energie und Tollkühnheit pries und seiner Ueberzeugung Ausdruck gab, dass die Versuche des kühnen Aeronauten, der, begeistert von seiner Idee, mehr als einmal muthig das Leben in die Schanze schlug, auch einen bemerkenswerthen Fortschritt in der Entwicklung des Ballonluftschiffes bedeuten.

Prinz Roland Bonaparte schloss seinen mit grossem Beifall aufgenommenen Toast mit den Worten: »Ich habe mit Vergnügen zur Kenntniss genommen, dass Sie sich mit den erreichten Erfolgen keineswegs zufrieden geben wollen, sondern rastlos weiter arbeiten an der Verbesserung Ihres Vehikels. Seien Sie überzeugt, dass wir Sie in Gedanken begleiten an die blauen Fluthen unseres schönen Mittelmeeres. Zum Schlusse gebe ich nur noch dem Wunsche Ausdruck, eines Tages an Bord eines lenkbaren Luftschiffes zurückkehren zu können auf meine herrliche Insel, welche Sie nun bald kennen lernen werden.«

WETTBEWERB AVIATISCHER APPARATE.

Die Betheiligung an dem Wettbewerbe aviatischer Apparate, welcher am 13. November im Velodrome des Parc des Princes in Paris eröffnet wurde, ist eine wider Erwarten rege.

Dem Organisationscomité gehören u. A. folgende Herren an: Cailletet, Mitglied des Institutes, Teisserenc de Bort, Director des Observatoriums zu Trappes (Ehrenpräsidenten), Marquis de Dion, Präsident des Aéro-Club (Präsident), Ch. Delagneau (Vizepräsident), Surcouf, Secretär der internationalen permanenten Commission für Luftschiffahrt (Secretär), Patrick Alexander, G. Besançon, Graf Chasseloup-Laubat, Graf de La Vaulx, H. Desgrange, R. Lebaudy, Graf Castillon de Saint-Victor, Graf de La Valette, Vizepräsident des Aéro-Club, F. Delagneau, H. Deutsch de la Meurthe, Professor Hergesell, Rotch, Director des Observatoriums auf dem Blue-Hill, Triboulet.

Der Wettbewerb ist mit werthvollen Ehrenpreisen dotirt. Marquis de Dion hat 1000 Francs gespendet, der Pariser Aéro-Club 500, H. Deutsch de la Meurthe 3000, R. Lebaudy 500 und der »Auto-Velos 200 Francs. Der Jury, welcher M. Cailletet, Mitglied des Institutes, präsidiert, gehören an: die Mitglieder des Verwaltungsrathes des Aéro-Club, die Mitglieder der permanenten Commission für Luftschiffahrt, ferner die Herren Patrick Alexander, G. Besançon, Léo Claretie, F. Delagneau, Ingenieur Ducretet Guillaume, Vicedirector des internationalen Bureaus für Maasse und Gewichte, Hervé und Hospitalier.

Der Sieger in dem Wettbewerbe bemannter Apparate, die sich durch Eigenkraft erheben, erhält eine goldene Medaille im Werthe von 1000 Francs; der Sieger in dem Wettbewerbe bemannter Gleitapparate erhält eine goldene Medaille im Werthe von 500 Francs. Für die Sieger in der Kategorie unbemannter Apparate von wissenschaftlichem Charakter und für aviatische Spielzeuge sind je zwei Preise von 1000 und 400 Francs, respective 100 und 50 Francs bestimmt. Für die wissenschaftlichen Captivdrachen sind Preise von 400, 200 und 100 Francs ausgesetzt; für Kinderdrachen sind vier Preise von 50, respective 20 Francs ausgesetzt. Ausser obigen Preisen sind noch zwei Herausforderungspreise im Werthe von 500—1000 Francs und 200—500 Francs gestiftet, und zwar der erste für den Sieger in der Kategorie bemannter, durch Eigenkraft angetriebener Apparate oder auch für den Sieger in der Kategorie der bemannten Gleitapparate. Der zweite Herausforderungspreis fällt dem Sieger in der Kategorie der unbemannten aviatischen Apparate von wissenschaftlichem Charakter zu.

Die Gesamtzahl der Engagements für den Wettbewerb beträgt 67. Den Clou der Ausstellung bilden natürlich die bemannten Apparate. M. F. H. Villard hat einen mit Motor ausgerüsteten aviatischen Apparat ausgestellt, der im Stande sein soll, einen Menschen zu heben. M. L. Demouveau hat einen Gleitapparat von 10 Meter Länge (Aéroplane) ausgestellt, der gleichfalls einen Menschen tragen soll.

Wesentlich zahlreicher sind die Anmeldungen in der Kategorie der unbemannten aviatischen Apparate. Es sind im Ganzen 17 Modelle ausgestellt, und zwar neun Schraubenzieger, vier Flügelflieger, ein Drachenzieger, ferner ein Lillenthal'scher Gleitapparat und zwei Fallschirmapparate.

In der Reihe der Aussteller finden wir blos einen einzigen Angehörigen unserer Monarchie. Herr E. Ka-

lisch aus Budapest hat einen »Propulseur« mit zwei Schrauben ausgestellt.

Die Kategorie der aviatischen Spielzeuge umfasst zehn Apparate, darunter drei Schraubenzieger, zwei Drachenzieger und zwei Flügelflieger.

In der Kategorie der Captivdrachen sind nicht weniger als 37 Apparate ausgestellt, und zwar 20 wissenschaftliche Captivdrachen für meteorologische Zwecke und 17 Kinderdrachen.

BALLONWETTFAHRTEN IN PARIS 1902.

Das Comité des Aéro-Club in Paris hat in der letzten Sitzung den von dem Präsidenten, Marquis de Dion, gestellten Antrag, im nächsten Sommer eine Wettfahrt von Motorluftschiffen auf der circa 50 Kilometer langen Strecke Paris—Meulan und zurück zu veranstalten, mit Stimmeneinhelligkeit angenommen.

Die Wettfahrt wird international sein und im August oder September des nächsten Jahres abgehalten werden. Der Start soll vom östlichen Theile von Paris aus erfolgen. Das Rennen wird mit grossen Preisen dotirt werden, welche durch eine Subscription aufgebracht werden. Henry Deutsch und Robert Lebaudy, Vicepräsident des Aéro-Club, haben bereits je 25.000 Francs gezeichnet.

Wie ernst in Paris die ganze Sache genommen wird, erhellt wohl am deutlichsten daraus, dass der bekannte Automobilist Léonce Girardot, der Sieger im Rennen um den Gordon-Bennett-Preis und der Zweite im Rennen Paris—Berlin, bereits sein Engagement an der Ballonwettfahrt angemeldet hat. Girardot wird ein Ballonluftschiff eigener Construction steuern. Die Constructionszeichnungen für das neue Vehikel sind bereits in Arbeit, so dass in den ersten Tagen des kommenden Jahres mit dem Bau des Luftschiffes begonnen werden kann. Girardot hofft mit seinem neuen Apparate einen grossen Erfolg zu erzwingen. Nähere Details über die Construction sind derzeit noch nicht bekannt. Girardot ist nicht blos einer der erfolgreichsten Automobilisten Frankreichs, sondern auch ein äusserst tüchtiger Amateur-Luftschiffer.

NOTIZEN.

HEUTE, Sonntag, Nachmittags 4 Uhr hält der Präsident des Wiener »Aéro-Club« Victor Silberer im Katholischen Schulvereine — Sitzungssaal des alten Rathhauses, I., Wipplingerstrasse 8, II. Stock — einen populären Vortrag über Luftschiffahrt.

M. AUGUSTO SEVERO, ein Landsmann und Rivale von Santos-Dumont, will, falls das Wetter günstig ist, mit einem von ihm erfundenen Luftschiffe am 20. November eine Fahrt oberhalb der Stadt Paris versuchen. Severo ist Mitglied der brasilianischen Deputirtenkammer und soll mit seinem Luftschiffe in der Bucht von Rio de Janeiro bereits gelungene Versuche angestellt haben. Sein Vehikel soll im Stande gewesen sein, gegen ziemlich heftigen Wind siegreich anzukämpfen. Das Ballonluftschiff von Severo hat einen Inhalt von 2000 Cubikmeter und eine Länge von 30 Meter. Es unterscheidet sich in Form und Aussehen sehr augenfällig von dem Luftschiffe von Santos-Dumont. Der Tragballon besitzt keinerlei Versteifungen. Die Gondel kann mehrere Personen aufnehmen. Nähere Details über die Construction, die Art und Weise des Antriebes, den Motor u. s. w. sind gegenwärtig nicht bekannt. Es heisst blos, dass dasselbe mit fünf Luftschrauben und zwei kräftigen Motoren von 16 und 20 Pferdekräften ausgerüstet ist.

DER ENGLISCHE AÉRO-CLUB hatte für Freitag den 15. November seine erste Ballonfahrt von den Stanford Bridge Grounds aus projectirt. Der von Messrs. Spencer construirte Ballon hat den Namen »City of York« erhalten. Der junge Verein soll schon etwa 150 Mitglieder zählen. Die leitenden Köpfe der Gesellschaft sind Mr. Frank Butler und Hon. C. S. Kolls. Ausser diesen Beiden wären von den Gründern noch besonders zu nennen die Herren: Marquis von Anglesey, Baron de Zuylen de Nyevelt, Mr. A. M. Singer, Mr. Frederick R. Simms und M. Maurice Farman (Aéro-Club de France), Captain E. P. Roupell, D. S. O., Captain G. Skeffington Smyth, Count Zborowski, Right Hon. Sir Richard H. Paget, Sir William F. Miller, General J. Sprot, Captain A. W. Lee Mitchell, Hon. Mrs. Shelley, Captain Nugent, von den Horse Guards, Sir Hickman Bacon, Mr. Roger W. Wallace, K. C. (Auto Club of Great Britain and Ireland), Major Frank Trollope, Hon. John S. Montagu, Miss Vera Butler, Mr. Alfred Harmsworth, Mr. Harold Harmsworth, Mr. Cecil Harmsworth, Sir David Salomons, Hon. Léopold Canning, Sir J. Carden, Sir Edward Jenkinson, K. C. B., Captain J. F. Laycock, Colonel John Davis, Colonel R. E. Crompton, Count Charles Seilern, Mr. Arthur Paget, Mr. C. Vernon Pugh, Mr. G. A. Templer und M. Edouard Surcouf.

CAFÉ ROYAL
vor dem Sch...

Ich beehre mich dem P. T. Publicum ergebenst mitzu...

grossen Souterrain
zu eleganten Spiel- u
prachtvoller Kegelbahn

umgestaltet habe.

Die Räume sind geschmackvoll ausgestattet, mit
versehen, vorzüglich ventilirt.

Ausgezeichnete Seifert-Billards nach amerikanisch
Die oberen Localitäten sind ausschliesslich für C
Auswahl an politischen, belletristischen und illustrierten Z