

Abonnements für Wien:
 Mit tagl. zweimal. Zustellung:
 Ganzj. K 44.20, halb. K 22.20,
 viertelj. K 11.10, monatl. K 3.80.
 Mit tagl. einmal. Zustellung:
 Ganzj. K 41.80, halb. K 21.—,
 viertelj. K 10.50, monatl. K 3.60.
 Zum Abholen: Ganzj. K 37.—,
 halb. K 18.50, viertelj. K 9.30,
 monatl. K 3.20.

Einzelne Nummern:
Morgens 10 h. Abends 8 h.

Das Morgenblatt erichtet (mit Ausnahme der Montage und der nach Feiertagen folgenden Tage) täglich um 6 Uhr früh. Das Abendblatt (mit Ausnahme an Sonn- u. Feiertagen) um 6 Uhr nachmittag.

Anfrankierte Briefe werden nicht angenommen und unangeforderte eingehende Manuskripte im selben Fall zurücksendend.

Das Vaterland.

Zeitung für die österreichische Monarchie.

Redaktion: Wien, III/2, Seidlgasse Nr. 8, Telephon Nr. 2543.

Administration, Expedition und Inseratenbureau, wohin sämtliche Geldsendungen zu adressieren sind

Wien, I., Schulerstraße Nr. 21, Telephon Nr. 2032. — Postsparkassenkonto: 850.100.

Preis 4 Heller.

Post-Abonnements:

Für das Inland:

gortaj. K 48.—, ĥaĥoj. K 24.—
—, ĥaĥoj. K 12.—, ĥaĥoj. K 4.—

Die tägl. zweimal. Gabe

Pr. 97.

Mittwoch, 10. April 1907

XXXVIII. Jahrgang.

Die Eröberung der Luft.

okw. Zahllos sind die Versuche, die untermommen worden sind, das Geheimnis des Fluges zu ergründen und die weiten Reiche des Aethers dem Menschengeiste zu erobern. Der Londoner Aeroflug veranlaßte eine Ausfällung von Nobelen und Flugschönheiten auf der mehrere hundert Mann starke Flugschule in London, die sich zu bilden begann. In Paris hat Santos Dumont noch wieder eine fähige Flühner Flühner gewagt, die freilich nicht von vollem Gelingen begleitet war, und am vorigen Sonntag machte ein Nivalo den ihm, der französische Ingenieur Mörliot, mit einem von ihm verfertigten Aeroplan einen glücklichen Flugschönheit, indem er gegen drei Meilen in der Luft durchzog. Da so das allgemeine Interesse diesen Anschein immer mehr der Erreichung des Fluges sich nähernden Flugversuchen der Segelfahrt im höchsten Grade zugewandt ist, wendet sich der Blick auch gern der Vergangenheit zu, in der von dem geheimnißvoll mißlichen Sonnenballe des Rebalas an Bord die Zauberkraften der der Luftschönheit zu erheben, die sich genügt hat, die dummen Menschen zu überwinden und leicht wie der Vogel sich in die Lüfte zu erheben.

Die ersten wissenschaftlichen Untersuchungen des Flugproblems, wie sie von Gelehrten der Antike, einem Ibersen oder Arabern, unternommen wurden, führten nur zu geringen Spekulationen, mit der groÙen Ausnahme, daÙ man sich mit der Frage befaÙte, ob ein Mensch die Luft schweben künnte. Die ersten Versuche, die menschliche GröÙe seines Gewichtes zu viele Nachteile der späteren Fortschritt in früher Intuition vorausgenommen hat, stützte experimentelle Befunde an mit aus Papier gefertigten Luftschrauben und zeichnete in vielen feineren Vorstufen komplizierter Flugmaschinen aus, durch die sich ein menschlicher Mensch zu verwirklichen konnte. Das erste, was die Menschheit die Luftschraube meinte, die von Erfolg gekrönt wurde, war die viel später nach der Fliegerei Augustus XIV. gemacht wurde. (18)

französischer Zelllänger namens Allard kündigte damals an, daß er in Gegenwart des Königs von der Terrasse von St. Germain nach dem Bald von Vesinet fliegen würde. Vorher hatte er bereits sich über seine Strecken durch die Luft geschwungen, aber bei diesem ehrgeizigen Versuch, vor dem französischen Hofe seine geheimer Kunst zu zeigen, hatte er seine Kräfte überschätzt: er stürzte sogleich auf die Terrasse nieder und erlitt sehr schwere Verletzungen.

Einzig Jahren noch dieser mihlungenen Probe Alarids magte sich ein französischer Schloffer namens Besnier anheißig, die Luft zu durchgeln. Er hatte sich ein paar beweglicher Finger kontrirt, die aus sonst höhern Stücken bestanden, die sich an den Schultern drehen konnten und mit Nadelnadeln versehen waren. Diese Stoffnadeln konnten ausdrehen, gefaltet und zusammengeklappt werden, so daß sie sich in der Hand des Schloffers stecken ließen und ihm herausdrehen annehmen ließen. Sie waren mit Fäden und Sünden meistesthaft zu verbinden, doch wenn die rechte Hand des rechten Flügel herunterbrachte, das linke Bein den linken Flügel herabzog und umgekehrt, so daß auf diese Weise die gewöhnlichen Bewegungen des Gehens nachgemacht wurden. Besnier begann seine Versuche in sehr bedenklicher Form. Er stellte sich zunächst auf einen Stuhl und schloß von dem Dach ein Dach mit seiner Vorrichtung in der Luft zu durchgeln, und so fuhr er fort, bis er auf einen hohen Tisch, dann wählte er zwei Ausgangspunkte seiner Fingerzeige eine Treppentritt im ersten Stock und schließlich im zweiten Stock eines Hauses. Endlich wagte er sogar, sich von einer Dachkante in die Luft zu erheben und jagelte glücklich über das Dach eines in der Nähe gelegenen Hauses. Der Luft seiner merkwürdigen Vorrichtung befeuerte sich in der Umgebung: ein fahrender Bedienter und Zauberkünstler konnte sie ihn zu einem fahrenden Schloffer machen, und wenn er wollte, konnte er stille und beschleunigte Schloffer vertrieben, sich ein paar neue und setzte seine Versuche fort. Es soll ihm sogar gelungen sein, von einem erhöhten Punkte aufzusteigen über einen ziemlich breiten Fluß hinwegzutommen; aber selber sind die späteren Schicksale und Experimente

dieses ersten konsequenten Ergründers des Flugproblems, der sich den Vogelflug zum Vorbild nahm, in tiefes Dunkel gehüllt und man kann nur vermuten, daß er bei späteren Luftfahrten umgekommen ist.

Sein erfolgreichster Nachfolger war der Marquis de Beaucourt, der nach langjähriger Beschäftigung mit dem Flügelproblem im Jahre 1742 auf seiner Reise, er würde an einem bestimmten Tage von seiner Pariser Wohnung aus die an den Cais de la Gise der Rue des Saints Peres gelegen war, über die Seine fliegen und sich in der Tuilerien niederlassen, also eine Entfernung von 500 bis 600 Fuß durchfliegen. Eine geringere Menge hätte sich vergrämelt und der Marquis erlitt als auch wirklich mit großem Mühen an Händen und Füßen vom Dach seines Hauses hin in die weiten Luft. Die große Strecke hätte er nicht fliegen können, es gäbe auch noch andere Bewegungen möglich, schwafte und sammelte ihn wieder und viel damit herum, wobei er auf dem Dach einer Parke, nicht vom Meer entfernt, herabkam. Er brach bei diesem Fall ein Bein und verlor nicht mehr, sich dem mächtigen Element, der Luft, auszuweichen.

Einige Jahre später erfand der berühmte Luftschiffer Blanchard eine Hingamachine, die mit vier großen Hügeln ausgerüstet war. Aber Blanchard übergab dieses Modell niemals der Öffentlichkeit, da es ihm nicht gelang, die Flügel in so rasche Bewegung zu bringen, daß sie den Wagen fortziehen konnten.

Zahlreiche Versuche mit Vorrichtungen, die sich an die Flugart der Vögel anlehnen, sind dann von 1750 bis 1850 unternommen worden. Mehr durch ihren tragischen Tod als durch ihre Leistungen erregten Lektur und die Großartigkeit ihrer Pläne, hat der in England geborene, in Paris aufgewachsene, im Jahre 1808 konstituierte Charles Desperce einen Flugapparat, mit dem es ihm gelang, eine kurze Strecke von 120 bis 130 Fuß in der Luft zu durchfliegen. Doch die eigentliche moderne Bewegung der Flugversuche, die jetzt so große Erfolge schon zu verzeichnen hat, beginnt erst mit Otto Lilienthal, der zwar bei seinen flüchtigen Experimenten im Jahre 1896 den Tod fand, dessen Erfahrungen aber dann von anderen ausgenutzt wurden.