

LUFTSCHIFFFAHRT.

NOTIZEN.

WENN ES DIE WITTERUNG zulässt, wird noch im Laufe der nächsten Woche die erste Ballonaufahrt des »Wiener Aero-Club« stattfinden.

AUS PARIS wird uns berichtet: »Das Comité des Aero-Club votierte eine Summe von 5000 Frs. für die Veranstaltung von Ballonfahrten zu ermäßigten Preisen im laufenden Jahre. Der Preis für eine Freifahrt beträgt per Teilnehmer in Zukunft bloß 50 Frs. Ferner wurde der Bau einer neuen Ballonhalle im Park zu Saint-Cloud beschlossen; dieselbe soll als Remise und Garage für einen Kugelballon von 20 Meter Durchmesser und einen lenkbaren Ballon von 40—60 Meter Länge dienen.«

DER BALLON »BERSON« des deutschen Vereines für Luftschiffahrt, welcher am 4. April Früh um 7^{1/2} Uhr mit den Herren Dr. Brückelmann und Habel bei starkem böigen Winde in Berlin aufstieg, ist von einem seltenen Missgeschick betroffen worden. Der Ballon hat nicht nur eine schwere Landung an der pommerschen Küste gehabt, sondern muss als verloren angesehen werden, da bisher keinerlei Nachrichten über seine Auffindung eingetroffen sind. Die Fluggeschwindigkeit des Ballons betrug ca. 100 Kilometer pro Stunde, er bewegte sich, und zwar meist unter strömendem Regen, über Bernau, Eberswalde in der Richtung auf Köslin. Südlich dieser Stadt wurde die Landung ausgeführt; sie erfolgte auf einem sehr geeigneten Platze, aber es gelang nicht, von der Reissleine Gebrauch zu machen, man scheint das Ende dieser Leine überhaupt verloren zu haben. In Folge dessen begann eine lange Schleifahrt. Ein plötzlicher Anprall schleuderte den Führer aus dem Korb; dadurch hob sich der Ballon so weit, dass der Korb dicht über den Kronen eines Waldes schwebte, der hart an die Küste und den längs dieser sich hinziehenden Bukower See grenzt. Um nicht auf die Ostsee hinausgetrieben zu werden, sprang Herr Habel in den Bukower See. Es gelang ihm, sich so lange schwimmend zu erhalten, bis er von einem Boot aufgenommen wurde. Dr. Brückelmann folgte, nachdem er sich von seinem Falle erholt hatte, der Richtung des Ballons unter Benützung eines Segelbootes über den Jasmunder See und traf auch wieder mit Herrn Habel zusammen. Der Ballon ist zweifellos auf die Ostsee hinausgeflogen und dürfte wohl ein Opfer der Wellen geworden sein. Dem deutschen Vereine für Luftschiffahrt erwächst durch diesen Verlust ein Schaden von ca. 6000 Mark. In den letzten Tagen sind bei dem Vereine Nachrichten eingegangen, nach denen es zweifellos feststeht, dass der Ballon von Stolpmünde aus die Richtung über die Ostsee nach Finnland eingeschlagen hat. Da nun aber der Ballon nur wenige hundert Meter hoch über der See gesehen wurde, dürfte er wohl schwerlich mehr das Land erreicht haben.

EINGESENDET.

Wien, am 14. April 1901.

Geehrter Herr Redacteur!

Als gegen Ende des vorigen Jahres der Obmann des Wiener flugtechnischen Vereines die Mittheilung machte, dass der Berliner Schwesterverein sein früheres Vereinsorgan, die »Zeitschrift für Luftschiffahrt und Physik der Atmosphäre«, welche derselbe gemeinsam mit dem Wiener flugtechnischen Vereine herausgab, aufgegeben habe und unser Verein nollens volens gezwungen sei, dasselbe zu thun, da er nicht im Stande wäre, die frühere Zeitschrift allein fortzuführen, glaubte ich unserer alten Zeitschrift keine Thräne nachweinen zu müssen.

Vor einigen Tagen ist mir nun als Mitglied des Wiener flugtechnischen Vereines das erste Heft des neuen Organes zugekommen, bei dessen Empfang ich, offen gestanden, sehr enttäuscht war, weshalb ich Sie bitte, mir freundlichst zu gestatten, mich über diese Revue auszusprechen.

Es gab ja auch an der alten Zeitschrift viel zu kritisiren, und es lässt sich nicht leugnen, dass ein grosser Theil der gerade im letzten und vorletzten Jahre erschienenen Arbeiten kaum die Druckerschwärze werth waren. Diese Arbeiten scheinen lediglich wegen des klangvollen Titels der Autoren aufgenommen worden zu sein. Dies gilt namentlich von den letzten Arbeiten eines Wiener flugtechnikers. Ich kann den beiden letzten Redactoren der »Zeitschrift für Luftschiffahrt« den Vorwurf nicht ersparen, dass sie, obwohl zwei der bedeutendsten Physiker erklärten, die Arbeiten des betreffenden flugtechnikers ständen im directen Widerspruche mit den Grundgesetzen der Logik, Mathematik und Physik, dennoch nicht den Muth gefunden, die Aufnahme derselben unbedingt abzulehnen.

Nachdem die betreffenden Aufsätze ja obnein schon in einer anderen technischen Wochenschrift erschienen waren, gab es wirklich keinen stichhaltigen Grund, sie auch noch in der »Zeitschrift für Luftschiffahrt« zum Abdrucke zu bringen und den kostbaren Raum unserer Zeitschrift mit solch absolut unfruchtbaren theoretischen Speculationen auszufüllen, deren Grundlagen dem elementarsten Grundgesetze der Logik und Mathematik Hohn sprechen.

Wäre ich Redacteur der »Zeitschrift für Luftschiffahrt« gewesen, so hätte ich sofort mein Amt niedergelegt, falls man an mich die Zumuthung gestellt hätte, solche Arbeiten in die Zeitschrift aufzunehmen.

Nach diesen Bemerkungen über unser altes Vereinsorgan möchte ich nun noch einige Worte über die neue Zeitschrift sprechen.

In Form und Ausführung repräsentirt sich dieselbe sehr nett; Druck und Abbildungen sind tadelloß, die Aufsätze vortrefflich, der Inhalt ist sehr reichhaltig. Wir könnten uns also mit dem Tausche wohl zufrieden geben, sollte man meinen; jetzt kommt aber der Pferdefuss. Gerade jene Disciplin, welche für uns das allergrösste Interesse besitzt, nämlich die eigentliche Flugtechnik wird leider als Stiefkind behandelt, sie ist das Aschenbrödel.

Während wir über »Aëronautik« an erster Stelle den neun Seiten langen Aufsatz »Zeppelin's zweiter und dritter Aufstieg« mit acht Clichés und einem Vollbilde des »rühm-

lichst bekannten Förderers der Luftschiffahrt und kühnen Erfinders Grafen von Zeppelin, königlich württembergischen Generalleutnants und Generaladjutanten Sr. Majestät des Königs«, finden, ist der eigentlichen »Flugtechnik« erst der vierte Platz eingeräumt. Der abgedruckte Aufsatz »Werth und Bedeutung der Radfahrer für die Luftschiffahrt« von Professor Georg Wellner in Brünn umfasst kaum fünf Spalten, während der »Aëronautik« im weiteren Sinne und den Hilfswissenschaften (aëronautische Meteorologie, Physik der Atmosphäre etc.) 40, schreibe vierzig Spalten gewidmet sind ausser den Vereinsberichten, auf welche gleichfalls nicht weniger als vierzehn Spalten angewendet wurden.

Der Wiener flugtechnische Verein musste sich dagegen mit zwölf Zeilen mehr als eine Spalte, der Wiener Aero-Club mit nicht ganz einer halben Spalte begnügen.

Bei dieser für uns höchst betrüblichen Bilanz ist noch Folgendes zu bedenken. Während die übrigen Aufsätze durchwegs Originalarbeiten sind, ist der Artikel über Flugtechnik grösstentheils ein wörtlicher Abdruck aus der vom gleichen Verfasser im Vorjahre in den Heften der »Zeitschrift für Luftschiffahrt« veröffentlichten Artikelserie! Der Rest ist wieder ein wörtlicher Abdruck aus einem von demselben Autor für das »Neue Wiener Tagblatt« geschriebenen Feuilleton! — — —

Wenn man schon bei einem flugtechniker so wenig wie bei irgend einem anderen Menschen etwas dagegen einwenden kann, wenn er denselben Gedanken oder dieselbe Idee öfter zum Ausdruck bringt, so sollte dies doch wenigstens »mit ein bisschen anderen Worten« geschehen.

Zum mindesten kann es für uns flugtechniker nicht sehr erfreulich sein, zu constatiren, dass unser zukünftiges Vereinsorgan sein Debut mit einem solchen »Original-artikel« beginnt.

Obwohl ich trotz dieser mir und wohl den meisten Vereinsgenossen höchst unliebsamen Erfahrung keineswegs sofort alle Hoffnung auf Besserung aufgeben will, bin ich doch schon heute der vollen Ueberzeugung, dass die »Illustrirten aëronautischen Mittheilungen« zufolge ihrer Grundtendenz absolut unmöglich für die Dauer unser Vereinsorgan bleiben können.

Ich habe die subjectiv begründete Ueberzeugung, dass die Strassburger Zeitschrift lediglich oder mindestens doch vorwiegend zu dem Zwecke gegründet wurde, Propaganda für das »lenkbare« Luftschiff des Grafen Zeppelin zu machen; ob diese, wie gesagt, subjective Vermuthung richtig ist oder nicht, auf jeden Fall steht fest, dass unser gegenwärtiges sogenanntes Vereinsorgan auf dem Standpunkte des Grafen Zeppelin steht, welcher die Lösung des Problems der gefahrlosen und zielsicheren Fortbewegung durch die Luft in der Lenkbarmachung des Ballons sieht und der »Aviatik«, welche die Construction einer ballonfreien, dynamischen Flugmaschine anstrebt, alle Zukunft abspricht.

Zwischen den Anhängern des lenkbaren Ballons und den Aviatikern gibt es aber nun einmal keine Verständigung. Hier gilt nur das: Entweder, oder!

Wir, die wir absolut überzeugt sind, dass ein wirklich lenkbarer Ballon für alle Zukunft eine Utopie, ein Wolkenkuckucksheim bleiben wird, und dass das Problem der Lenkbarmachung in eine Classe mit dem Perpetuum mobile zu stellen ist, können absolut unmöglich für eine Zeitschrift uns erwärmen, welche gerade den diametral entgegengesetzten Standpunkt vertritt.

Wir können nicht zugeben, dass unsere Vereinsgelder für eine Zeitschrift ausgegeben werden, welche die Flugtechnik als Stiefkind behandelt, als unnützes Anhängsel; wir können nicht zugeben, dass wir in unserem sogenannten Vereinsorgan als die geistig Blinden angesehen werden, welche einer Utopie nachjagen! Wir können nicht eine Zeitschrift zum Vereinsorgan wählen, in welcher sich Sätze finden, wie der folgende: »Höchstwahrscheinlich wird durch die im Zuge befindlichen Verbesserungen in dieser Richtung die Eigengeschwindigkeit auf 11'68 Meter, ja, in weiterer Folge auf 16'57 Meter in der Secunde zu bringen sein.« Incredibile dictu! Auf Centimeter glaubt also Graf Zeppelin die Geschwindigkeit seines »verbesserten« Luftschiffes bestimmen zu können, wo doch kaum die Zahl der Meter feststeht!

Der berühmte Physiker Kohlrausch, der Nachfolger Helmholtz' in der Direction der Berliner physikalischen Reichsanstalt, weist in seinem »Leitfaden der praktischen Physik« auf die Widersinnigkeit hin, welche in dem Bestreben liegt, Rechnungsergebnisse mit mehr Decimalstellen anzugeben, als dem Gange der Rechnung nach als sicher verbürgt werden können, und meint, eine solch übertriebene Genauigkeit bilde den besten Beweis für den völligen Mangel jeglichen wissenschaftlichen Geistes.

Diese Ausführungen dürften wohl hinreichen zur Charakterisirung der Widersinnigkeit, welche darin liegt, die Geschwindigkeit eines »lenkbaren« Ballons auf zwei Decimalstellen anzugeben.

Die nähere Kritik der Ausführungen des Grafen Zeppelin würde mich für diesmal von meinem eigentlichen Thema allzuweit ablenken.

Aus meinen bisherigen Ausführungen dürfte wohl zur Genüge erhellen, dass die »Ill. aëron. Mitth.« unmöglich für die Dauer das Organ des flugtechnischen Vereines bleiben können; denn erstens wird die eigentliche Flugtechnik, deren Förderung uns ja in erster Linie am Herzen liegt, als Stiefkind in unserem neuen Vereinsorgane behandelt, zweitens stellt dasselbe nicht einmal das Organ der gesamten Luftschifferwelt Deutschlands dar, sondern vertritt lediglich die Interessen einer Partei, um nicht zu sagen — Clique, und drittens können wir uns mit einer Zeitschrift nicht zufrieden geben, welche heute noch immer für die Idee der Lenkbarmachung des Ballons kämpft und ein Unternehmen mit begeisterten Worten preist, von dessen völligem Fiasco wir Alle überzeugt sind.

Da unser Verein die Devise »Plus loud que l'air« auf seine Fahne geschrieben hat, brauchen wir auch ein Vereinsorgan, das in diesem Sinne redigirt ist.

Jetzt, wo die gegentheiligen Anschauungen wieder einmal hart aufeinander prallen, würde eine solche Zeitschrift, welche sich nicht bloß die eifrige Förderung der Flugtechnik, sondern auch die rückhaltlose Bekämpfung des Irrthumes vom lenkbaren Ballon zur Aufgabe macht, nicht bloß wissenschaftlichen, sondern auch culturhistorischen Werth besitzen.

Zwischen den flugtechnischen und den Anhängern des »lenkbaren« Ballons kann es keine Verständigung, kein Compromiss geben; hier heisst es: Hie Welf — hie Waiblingen!

Die deutschen flugtechnischen, welche seit mehr als einem Jahrzehnte an der Spitze marschiren (ich brauche zum Beweise dieser Behauptung bloß die Namen Lilienthal, Popper, Kress u. s. w. zu nennen), sind jetzt in Gefahr, auf diese führende Stelle Verzicht leisten zu müssen, wenn es nicht gelingt, an Stelle der aufgelaassenen Berliner Zeitschrift möglichst bald einen entsprechenden Ersatz zu finden.

Dass der Wiener flugtechnische Verein mit seinen 86 Mitgliedern nicht im Stande ist, allein eine eigene Zeitschrift herauszugeben, in welcher lediglich die Flugtechnik cultivirt wird, ist ja selbstverständlich. Neben dem flugtechnischen Vereine haben wir in Wien aber seit etwas mehr als einem Jahre auch einen Aero-Club. Dieser Club, dessen Zweck die »Pflege und Förderung der Luftschiffahrt« ist, nimmt bekanntlich unter seinem Präsidenten, Herrn Victor Silberer, der ja auch Gründer und Ehrenmitglied unseres Vereines ist, einen sehr raschen Aufschwung und zählt gegenwärtig schon nahezu sechzig Mitglieder.

Während unser Verein sich die Pflege und Förderung der Flugtechnik im engeren Sinne zur Aufgabe gestellt hat, bezweckt der Aero-Club in erster Linie die Pflege der Luftschiffahrt als Sport. Daraus ist ersichtlich, dass die Tendenzen der beiden Vereine einander keineswegs widersprechen. Es kann ja auch der grösste Gegner des »lenkbaren« Ballons ein aufrichtiger Freund des nicht lenkbaren Ballons sein. Wenn man sich nicht gerade auf einen bestimmten Landungsort capicirt, stellt ja der gewöhnliche Kugelballon ein ganz ideales Luftvehikel dar, und auch der flugtechniker, welcher an einer Flugmaschine arbeitet, kann an solchen Luftreisen den grössten Genuss finden. Durch die Unbestimmtheit des Landungsortes wird der Reiz solcher Luftfahrten sogar noch erhöht.

In der am 1. April abgehaltenen Generalversammlung des flugtechnischen Vereines machte Herr Victor Silberer die erfreuliche Mittheilung, dass der Wiener Aero-Club sich mit der Absicht trage, eine monatlich erscheinende Zeitschrift für Luftschiffahrt herauszugeben, die einen Ersatz bilden könne für die entschlafene Berliner Zeitschrift und, wie ich hinzufügen möchte, für die uns aufgetroffene Strassburger Vierteljahrsschrift der »Gesellschaft für Förderung der Luftschiffahrt«.

Nach den gemachten unangenehmen Erfahrungen dürften wohl alle Mitglieder des flugtechnischen Vereines, jene verschwindend kleine Minorität ausgenommen, welche gegen den Bacillus des »lenkbaren« Ballons leider noch immer nicht immun geworden ist, die Nachricht des Präsidenten des Aero-Clubs mit lebhafter Freude aufgenommen haben, und ich glaube, der flugtechnische Verein könnte dem Wiener Aero-Club nur dankbar sein, wenn derselbe seinen Entschluss möglichst bald verwirklichen würde.

Ein alter Wiener flugtechniker.



Photogr. Apparate

zu allen Preisen. Grosser Prachtkatalog à 60 kr. (Betrag wird bei Ankaufen rückvergütet.)

R. Lechner (Wilh. Müller)

k. u. k. Hof-Manufactur für Photographie Kunstschillerel. Wien, Graben 31. Constr. Werkstätte.

Depot hygienischer Artikel
Pariser Gummiwaarenlager
J. REIF, Spezialist, Wien, I. Brandstätte 3.
Probensendungen zu 2, 3, 4 und 5 fl.
Discreter Versandt.



Felix Neumann

photographische Bedarfsartikel

WIEN, I. Singerstrasse 10.

Preisliste gratis und franco.

Etablissement
WAHLISS, Pörschach
und Etablissement und Schloss
WAHLISS, Velden

beide am Wörthersee, Kärnten, Südbahn. * Prachtvolles Seebad. * Ruder-, Segel- u. Schwimmsport. 500 Zimmer. * Wohnungen mit und ohne Küche in jeder Grösse und Preislage. * Saisonöffnung Ende Mai. * Auskünfte werden ertheilt bis 1. Juni im Porzellanwaarenhause Ernst Wahliss, Wien, I. Kärntnerstrasse nur 17, sowie bei den Directionen in Pörschach und Velden.

Hausner & Co., W