

[Vorträge über Luftschiffahrt.] Im Ingenieur- und Architekten-Verein sprach gestern Hauptmann H. Hoernes über „Moderne Luftschiffahrt-Bestrebungen“. Er erwähnte, daß man jetzt, besonders in Paris, sehr eifrig an der Lösung des Problems arbeite, und daß sich nicht weniger als 25 Constructeure praktisch mit dem Baue lenkbarer Ballons beschäftigen. Besonderes Interesse erweckte die Vorführung graphischer Darstellungen über die in Wien herrschenden Windgeschwindigkeiten, aus denen hervorgeht, daß der lenkbare Ballon dann Aussicht auf Erfolg hat, wenn es ihm gelingt, mit 14 Metern per Secunde dahinzueilen. Heute seien die Fortschritte auf dem Gebiete des Motorenbaues und auf technologischem Felde außerordentlich bedeutend. Den jetzt bekannten Flugapparaten spricht Hauptmann Hoernes jede Zukunft ab. Am meisten Aussicht auf Erfolg besitzen die Schraubenflieger. Der Vortragende schloß mit den Worten: „Zur Beförderung größerer Lasten“ scheint mir der lenkbare Ballon tauglich zu werden, kleine Lasten, etwa ein bis zwei Mann, wird die Flugmaschine praktischer durch die Luft führen. Wollen wir dieses Ziel erreichen, so muß auf allen Linien intensiv praktisch gearbeitet werden. Dabei ist von Stufe zu Stufe vorwärts zu schreiten. Große Apparate ergeben sich erst als Folge der Detailversuche. Und solchen gewissenhaft ausgeführten Detailversuchen im Großen — nicht an kleinen Modellen — möchte ich, damit wir bei Lösung der flugtechnischen Frage nicht Phantomen nachjagen, in erster Linie das Wort reden.“ — Im Wiener Flugtechnischen Verein sprach gestern Abends Raimund Rimsführ über „die Entwicklung und den Stand des persönlichen Kunstfluges“. Der Vortragende gab einen kurzen Abriss der meisten phantastischen Flugversuche von den ältesten Zeiten bis zur Erfindung des Luftballons. Eine besondere Würdigung ließ er den Arbeiten unseres Landesmannes, des Wiener Uhrmachers und Mechanikers Jacob Degen, zu Theil werden, welcher in den Jahren 1809 bis 1812 durch seine flugtechnischen Experimente in der ganzen gebildeten Welt Aufsehen erregte. Aus den Bestrebungen der letzten Zeit erwähnte Rimsführ außer Lilienthal die in den Jahren 1900 und 1901 von den Brüdern Wright in Ohio angestellten Versuche, die noch fortgesetzt werden. Ihre Maschine hatte zwei übereinandergestellte Flügel von zusammen 28 Quadratmetern Inhalt. Mit diesem Apparat wurden wesentlich bessere Resultate erreicht als mit den vorausgehenden Gleitmaschinen; die Schwebegeschwindigkeit betrug an 8 Meter in der Secunde. Bei keinem der vielen Gleitflüge hat sich bis jetzt ein Unfall ereignet. Der Vortragende bezeichnet die Gleitmaschine als die Vorstufe für die ballonfreie Flugmaschine, die im Stande sein muß, sich in jeder beliebigen Richtung, unabhängig von der herrschenden Windrichtung, dauernd in gleichbleibender Höhe zu bewegen.