

WIENER  
LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

UNABHÄNGIGES FACHBLATT

FÜR

LUFTSCHIFFFAHRT UND FLIEGEKUNST

SOWIE DIE DAZU GEHÖRIGEN WISSENSCHAFTEN  
UND GEWERBE.

---

HERAUSGEGEBEN VON

VICTOR SILBERER

LANDTAGS-ABGEORDNETER DER STADT WIEN,

GRÜNDER DER ERSTEN AÉRONAUTISCHEN ANSTALT IN WIEN, EM. LEITER DES K. U. K. MILITÄR-AÉRONAUTISCHEN CURSES,  
PRÄSIDENT UND FAHRWART DES WIENER AÉRO-CLUBS, EHRENMITGLIED UND FÜHRER DES PARISER AÉRO-CLUBS, EHRENMITGLIED DES FLUGTECHNISCHEN VEREINES IN WIEN, SOWIE ZAHLREICHER SPORTLICHER GESELLSCHAFTEN.

COMMANDEUR DES KÖNIGLICH SPANISCHEN ISABELLEN-ORDENS, RITTER DES KAISERLICH RUSSISCHEN ST. ANNEN-ORDENS III. CLASSE, DES KÖNIGLICH BAVRISCHEN MICHAEL-ORDENS, DES KÖNIGLICH DÄNISCHEN DANEBROG-ORDENS, DES KÖNIGLICH PORTUGIESISCHEN CHRISTUS-ORDENS, DES KÖNIGLICH RUMÄNISCHEN STERN-ORDENS,  
ETC. ETC.

I. JAHRGANG.

WIEN 1902.

VERLAG DER »ALLGEMEINEN SPORT-ZEITUNG« (VICTOR SILBERER)

WIEN, I. ST. ANNAHOF

einen Vortrag über die Möglichkeiten des Fliegens gehalten, der nun als kleine Flugschrift unter dem Titel »The Possibilities of Aerial Flight« im Druck erschienen ist. Die darin niedergelegten Anschauungen des genannten Technikers über das Fliegen lauten im Wesentlichen wie folgt: »Meine persönliche Meinung geht — vorausgesetzt, dass sie überhaupt etwas werth ist — dahin, dass ein wirklicher Flug nur mit Körpern möglich sein wird, die schwerer sind als die Luft, denn alle Flugmaschinen der Natur sind schwerer als die Luft. Es ist jedoch gewiss, dass nicht die Mathematik einen Aëromotor — ein Wort, das ich so frei war, zu erfinden — produciren wird, sondern dass man allein mit praktischen und continuirlichen Versuchen zum Ziele kommen wird, die auf gesunden Principien basiren, mit Thatkraft ausgeführt werden und bei dem heutigen Stande der Wissenschaft und der Maschinenteknik einmal gelingen werden und müssen. Es wird vielleicht zehn Jahre, vielleicht weniger als fünf Jahre dauern, denn die moderne Praxis ist sehr geschwind. Man muss immer bedenken, dass »eine Unze Praxis einem Pfund Theorie gleichkommt«, und deshalb hat der verständige und praktische Ingenieur vielleicht am meisten Chance. Die Lösung des grossen Problems ist hauptsächlich eine Frage der Materialien und der entsprechenden Motorkraft sowie der Art und Weise, wie man diese anwenden und benützen soll. Ich stimme mit Sir Hiram Maxim darin überein, dass wir gegenwärtig die nöthigen starken und dabei leichten Materialien und die geeigneten Motoren schon besitzen. Es hat sich zur Befriedigung auch gezeigt, dass zum Fliegen etwa zwei Percent derjenigen Kraftmenge genügen, welche man früher für nothwendig erachtete, und doch sind wir vom mechanischen Flug so weit entfernt wie jemals. Ich setze aber grosse Hoffnungen auf die Entwicklung und die Experimente mit Motorballons. Sie werden uns auf eine so sichere Weise, wie es in der Luft eben möglich ist, lehren, was wir zu thun haben, um unter verschiedenen Witterungsbedingungen unser Gleichgewicht zu erhalten; sie werden uns zeigen, was die besten Methoden sind zum Sinken, zum Steigen und zum Steuern, endlich zur Luftschiffconstruction im Allgemeinen. Der Motorballon sollte natürlich nur das Zwischenglied, den Uebergang vom Ballon zum Aëromotor darstellen. Aus diesem Grunde und um mich mit der Luft und der Bewegung in ihr vertraut zu machen, baue ich mir gegenwärtig einen Motorballon von 25.000 Cubikfuss (= 710 Cubikmeter) Inhalt, der durch einen 30–40pferdigen Viercylinder-Benzinmotor meiner eigenen Construction getrieben werden wird. Der Motor wird etwa acht Pfund (3·6 Kilogramm) pro Pferdekraft wiegen. Der Ballon, welchen der wohlbekannte Aëronaut Stanley Spencer herstellt, wird eine Länge von 75 Fuss (22·6 Meter) und einen grössten Durchmesser von 25 Fuss (7·62 Meter) haben und ein 5' Fuss (15·24 Meter) langes Trägergerüst für den Motor und mich tragen. Ausserdem gedenke ich Aëroplane oder gewölbte Flächen zu verwenden, um ihr Verhalten auszuprobiren und, wenn möglich, zum Schlusse auf die Hilfe des Ballons ganz zu verzichten. Ferner baue ich auch langsam eine Flugmaschine, etwa in der Art der Apparate von Langley und Maxim. Was die zur Luftschiffahrt brauchbarste Motorkraft betrifft, bin ich der Meinung, dass der Benzinmotor mit magneto-elektrischer Zündung einem continuirlichen Fliegen am wenigsten Schwierigkeiten entgegensetzt.«

GANSWINDT, der jetzt bekanntlich gefangen sitzt und der Verurtheilung wegen seiner Schwindeleien entgegensteht, hat verlangt, dass es ihm gestattet werde, seine »Luftschraube« einem gerichtlichen Sachverständigen-Comité vorzuführen. Um seine Vertheidigung in keiner Weise zu beschränken, wurde ihm das bewilligt und hat diese Besichtigung in der Werkstätte Ganswindt's zu Schöneberg am 21. Mai stattgefunden. Der grosse Erfolg, den sich der phantasievolle Erfinder davon versprochen, blieb aber ganz aus! Ein zuverlässiger Bericht darüber lautet: »Den Comitémitgliedern war es sofort klar, dass die Sache vielleicht — wenn die Maschine erst wirklich fliegt und gelenkt werden kann, was bisher durch nichts erwiesen ist —

einen idealen, akademischen, aber nie einen praktischen, lucrativen Werth haben wird, und um das Letztere handelt es sich bei den Gläubigern Ganswindt's hauptsächlich. Der ganze Mechanismus der Anlage ist viel zu complicirt, und es gibt keinen vernünftigen Menschen, der sich diesem Monstrum anvertrauen würde, um beim geringsten Versagen eines einzigen Theiles desselben abzustürzen und das Genick zu brechen. Ganswindt, der in Begleitung von Beamten in einer Droschke nach Schöneberg gebracht worden war, sah wohl etwas blässer als sonst aus, war aber sichtlich bemüht, das stets an ihm bemerkte Selbstbewusstsein zur Schau zu tragen, und nur das gelegentliche Zucken seiner Mundwinkel und Finger verrieth die innere Erregung. Geladen waren als Sachverständige Baurath Herzberg, Baurath Gansbrandt, die beiden Diplomingenieure von der Technischen Hochschule Crohm und de Stoutz, ferner wurde auf Wunsch des Ganswindt der Reichstagsabgeordnete und Fabriksbesitzer Jakobsen als Sachverständiger zugelassen. Ausserdem waren Staatsanwaltrath Dr. Mittag, Polizeipräsident Hammacher, als Vertreter von Ganswindt's Rechtsbeistand Dr. Schwindt, der Referendar Arndt und der Criminalcommissär Rucks erschienen. Ganswindt erzählte zunächst seinen Lebenslauf und begann seine älteren Erfindungen, die Flaschenspülmaschine, den Tretmotor in seinen verschiedenen Anwendungen etc. zu erklären. Das Comité fand einige der Sachen für recht gut anwendbar in kleinen Hausbetrieben, aber als welterschütternde »Erfindungen« könne man sie nicht betrachten. Der Erfinder ersuchte dann plötzlich die Comitémitglieder und die anderen Herren, sich in das — Fremdenbuch seines »Etablissements« einzutragen (!), was indessen Landrichter Dr. Reuter, welcher die ganze Vorführung leitete, entschieden ablehnte. Ganswindt, welcher sich in eine ziemliche Aufregung hineingeredet hatte, begann nun die pièce de résistance, seine Flugschraube zu erklären. Seine Auseinandersetzungen stiessen vielfach auf Widerspruch, an dem sich auch die von ihm selbst vorgeschlagenen Comitémitglieder stark betheiligten. Es wurde dann von den Sachverständigen die bündige Erklärung abgegeben, dass die noch vergrösserte Luftschraube viel zu schwer sein würde, um bewegungsfähig zu sein, worauf sich Ganswindt zu der Erklärung veranlasst sah, er würde ein neues, viel leichteres Metall, das er auch erfunden hätte, verwenden, worauf sich ein starkes Gelächter erhob. Eine grosse Heiterkeit entstand auch, als das Monstrum von Modell mit einem entsetzlichen Gesause und Gepeife sich zu drehen begann. Dem in der Gondel befindlichen Arbeiter flossen die Schweisstropfen vom Gesicht, lediglich vor Angst, herabzufallen. Lachen und Kopfschütteln begleiteten bis zum Schluss die Vorführungen und Erklärungen des Erfinders, der schliesslich ganz den Kopf zu verlieren schien. Das Resumé der Sachverständigen gipfelte in der Erklärung, dass mancherlei neue kleine Vortheile in Ganswindt's Erfindungen zu constatiren wären, aber die Kosten und Kraftaufwendungen viel zu bedeutend wären, um jemals wesentlichen Nutzen zu bringen. Ueber den Werth der Luftschraube sich zu äussern, lehnten Alle ab, man vernahm aber mehrmals das Wort »Mumpitz«. Es hatte geheissen — und der Vertheidiger Ganswindt's hatte das in einer eigens dazu geschriebenen Broschüre behauptet — dass, wenn die Besichtigung der Luftschraube, beziehungsweise das Urtheil der Commission günstig ausfalle, Ganswindt sofort auf freien Fuss gesetzt werden würde. Die Besichtigung ist nun höchst ungünstig ausgefallen und die beantragte Haftentlassung ist abgelehnt worden, weshalb der Inhaftirte nach Moabit zurücktransportirt werden musste.«

ÜBER DUMOUTET'S PROJECT der Durchquerung der Alpen im Ballon kommen uns folgende nähere Daten zu. Die Gemeinde von Chamonix und die dortige Führergesellschaft haben beschlossen, die Realisirung des Dumoutet'schen Planes thunlichst zu fördern und dem Unternehmer ein Terrain zur Benützung als aëronautischen Beobachtungs- und Aufstiegsplatz zur Verfügung zu stellen. Dumoutet hat sich hierauf mit der »Société Française de Navigation Aérienne«, der »Société de Topographie de France« und dem »Club Alpin Français« in Verbindung gesetzt. Dumoutet's Programm bezüglich des im Thale