

# WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

UNABHÄNGIGES FACHBLATT

FÜR

LUFTSCHIFFFAHRT UND FLIEGEKUNST

SOWIE DIE DAZU GEHÖRIGEN WISSENSCHAFTEN  
UND GEWERBE.

---

HERAUSGEGEBEN VON

VICTOR SILBERER

REICHRATSABGEORDNETER, LANDTAGSABGEORDNETER UND GEMEINDERAT DER STADT WIEN,  
RITTER DES ORDENS DER EISERNEN KRONE.

GRÜNDER DER ERSTEN AÉRONAUTISCHEN ANSTALT IN WIEN, EM. LEITER DES K. U. K. MILITÄR-AÉRONAUTISCHEN KURSES,  
PRÄSIDENT UND FAHRWART DES WIENER AÉRO-KLUBS, EHRENMITGLIED UND FÜHRER DES PARISER AÉRO-CLUB,  
EHRENMITGLIED DER SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE NAVIGATION AÉRIENNE IN PARIS,  
EHRENMITGLIED DES FLUGTECHNISCHEN VEREINES IN WIEN, SOWIE ZAHLREICHER SPORTLICHER GESELLSCHAFTEN.  
KOMMANDEUR DES KÖNIGLICH SPANISCHEN ISABELLEN-ORDENS, RITTER DES KAISERLICH RUSSISCHEN ST. ANNEN-ORDENS  
III. KLASSE, DES KÖNIGLICH BAYRISCHEN MICHAEL-ORDENS, DES KÖNIGLICH DÄNISCHEN DANEBROG-ORDENS,  
DES KÖNIGLICH PORTUGIESISCHEN CHRISTUS-ORDENS, DES KÖNIGLICH RUMÄNISCHEN STERN-ORDENS,  
ETC. ETC

---

VII. JAHRGANG.

---

WIEN 1908.

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

WIEN, I. ST. ANNAHOF.



de Saint-Victor und J. Saunière. Von den übrigen Anwesenden seien erwähnt: MM. Maurice Méry, Boissée, Vinet, Paul Rousseau, Comte Economos, Baron Economo, Bordé, André, Bardou, Léon Delagrangé, Léon Duthu, F. Reichel, F. Peyrey, James Bloch, Bossuet, Bigault de Granrut, Boissée, Cauvin, Caplain-Berger, Dr. da Silva, Delachanal, Echalié, Establié, Comte de Fayolles, P. Guittet, G. Guittet, René Gasnier, Alfred Leblanc, Georges Lebrun, Mix, Labouchère, Lambert, Mercier, Comte Mortimer-Maigret, Marx, H. Petit, Simonet, André Schelcher, Paul Tissandier, Weisman, Ernest Zens, Monin, Baudry de Saunier. Handelsminister Cruppi toastierte auf eine gedeihliche Zukunft für die neue Industrie, General Picquart hob den militärischen Wert der Luftschiffahrt hervor.

FÜR GANSWINDT, von dem man schon lange nichts mehr gehört hat, tritt jetzt ein »Ganswindt-Schutzkomitee« ein, dessen Vorsitz der frühere deutsche Reichstagsabgeordnete Jacobsen führt. In der »Vossischen Zeitung« vom 29. März findet sich als Ausfluß der Tätigkeit dieses Komitees folgendes sonderbare Inserat: »Luftschiff — das einzig richtige System, steht in Berlin fertig da. Zur Verbesserung und Verwertung desselben wird Kapitalbeteiligung bei selbständig Denkenden und Prüfenden gesucht, weil der bahnbrechende Erfinder gewohnheitsmäßig boykottiert, totgeschwiegen und verfolgt wird. Ich selbst bin als ganz Unbeteiligter, seinerzeit gerichtlich vereidigter Sachverständiger in seinen Verfolgungsprozessen gewesen und habe auf diese Weise alle gegen diesen größten Erfinder unserer Zeit und edlen Mann von makellostem Charakter gesponnenen Intrigen kennen und durchschauen gelernt, bin deshalb in sein Schutzkomitee eingetreten und jetzt Vorsitzender dieses Schutzkomitees geworden. Es handelt sich um den Luftschifferfinder und -erbauer Hermann Ganswindt in Schöneberg bei Berlin, Mariendorfer Weg, dessen Flugapparat von ersten Autoritäten, wie Exzellenz Grafen von Schlieffen, Geheimrat von Eyth, Ingenieur, Geheimrat Dr. W. von Rüdiger u. s. w. schriftlich anerkannt ist, und der 5prozentige Gewinnanteilschuldscheine à 100 M. und à 1000 M. an seinem Luftschiffunternehmen ausgibt, aber wegen seiner früheren ungerechten Verfolgungen beim Publikum keine Beachtung findet, obgleich er intakt aus den Prozessen hervorgegangen ist. Man verlange von ihm Drucksachen. — A. Jacobsen, früher Mitglied des Reichstags und Fabrikant, Potsdamer Straße 124.« Wer mit Ganswindt einmal in Berührung gekommen ist, der ist bekanntlich auf Monate mit Papier versorgt; leider mit bedrucktem.

DIE VEREINIGTEN STAATEN von Amerika sollen bekanntlich jetzt Armeeluftschiffe bekommen, und zwar dynamische Flugschiffe. Wir hatten bereits Gelegenheit, diejenigen drei Projekte zu nennen, welche die Militärbehörde zu ernstlichen Proben ausgewählt hat. Die Berliner »Allgemeine Automobil-Zeitung« erfährt jetzt noch einiges Nähere über die Bedingungen, unter welchen die Apparate von der Militärverwaltung angekauft werden. Die Flieger werden nämlich nur dann abgenommen, wenn sie eine Geschwindigkeit von 40 Meilen pro Stunde (zirka  $64\frac{1}{2}$  km) zu entwickeln vermögen. Ferner müssen die Apparate wenigstens eine Stunde ohne Unterbrechung in der Luft bleiben, d. h. sie müssen für eine Stunde Brennstoff tragen können und der Motor muß für Dauerbetrieb eingerichtet sein. Bei der Abnahme werden folgende Proben gemacht: erstens ein Flug mit der größten Geschwindigkeit von fünf Meilen und die gleiche Strecke zurück zum Abflugspunkt (16 km). Zweitens ein Dauerflug von einer Stunde. Fliegt ein Apparat weniger als 64 km pro Stunde, so wird der Kaufpreis entsprechend gekürzt. Macht der Flieger weniger als 36 Meilen, so wird er überhaupt nicht abgenommen. Ist die Geschwindigkeit größer als 40 Meilen, so wird der Preis erhöht auf das Doppelte, wenn die maximale Geschwindigkeit 60 Meilen (ca. 96 km) erreicht. Im Falle der Apparat nicht abgenommen werden kann, verfällt die Kautions, die jeder der drei Fabrikanten stellen mußte. M. Herring in New York verlangte für einen Drachenflieger seines verbesserten Chautau-Systems 20.000 Dollars. Er mußte 2000 Dollars Kautions stellen. In 185 Tagen nach der Bestellung will Herring liefern, das ist

am 3. August. Der Drachenflieger der Gebrüder Wright kostet 25.000 Dollars; die Konstrukteure mußten 2000 Dollars hinterlegen. Sie wollen in 200 Tagen liefern, am 18. August. Der dritte Flieger, der bei J. F. Scott in Chicago bestellt wurde, soll nur 1000 Dollars kosten. Scott brauchte also nur eine Kautions von 100 Dollars stellen. In 180 Tagen soll der Apparat geliefert werden, also am 29. Juli. Allgemein glauben die Sachverständigen, daß Scott nur Reklame für sich durch die Bestellung der Militärverwaltung machen wollte und den Apparat nicht liefern wird, weil es eben unmöglich ist, für 1000 Dollars einen Drachenflieger mit Motor herzustellen. Herring wird in Amerika sehr ernst genommen. Herring und Wright wollen zwei Schrauben und zwei Motoren in ihre neuen Flieger einbauen. Jeder Motor soll ca. 20–25 H. P. leisten. Es ist dies die erste militärische Bestellung auf dynamische Flugapparate. Die Flieger sollen zu Zwecken der Erkundung des feindlichen Lagers und der Befehlsübermittlung dienen.

INGENIEUR WILHELM KRESS hielt bei einer Vollversammlung des »Wiener Flugtechnischen Vereines« am 3. April im Vortragssaal des »Wissenschaftlichen Klubs« in der Eschenbachgasse einen von Demonstrationen begleiteten Vortrag über dynamische Luftschiffahrt. Der nicht allzu große Raum war von Publikum überfüllt; viele Personen, die später gekommen waren, konnten in den Saal nicht mehr eingelassen werden. Ingenieur Kress gab in seinem Vortrage zunächst eine Beschreibung des Schrauben- und Ruderfliegers, wobei er insbesondere die Wichtigkeit der Luftschraube betonte. Schon im Jahre 1895 baute Kress ein größeres Modell eines Kaptivapparates mit Luftschrauben von vier Metern Durchmesser. Dieses Modell wurde mit Unterstützung des Hofrates Boltzmann angefertigt und vom Militärtechnischen Komitee geprüft. Die Schrauben ergaben in freier Luft 50 Prozent Nutzeffekt. Der Vortragende erörterte dann, in welcher Weise die Richtung und Höhenveränderung eines Schraubenfliegers beim Freifluge beeinflusst werden können. Wohl habe der Schraubenflieger den Vorzug, daß man mit demselben von jedem beliebigen Ort sich in die Lüfte erheben kann. Dies werde man aber schließlich mit dem Drachenflieger gleichfalls erzielen und der Schraubenflieger sei überdies unökonomisch, unpraktisch und gefährlich. Was den Ruderflieger betreffe, sei nicht zu bezweifeln, daß man einen solchen bauen könnte, der, mit einem der heutigen leichten Motoren ausgerüstet, Menschen durch die Luft zu tragen vermöchte; aber die Projekte von Ruderfliegern beruhten zumeist auf einer ganz irrümlichen Auffassung der Funktion der Flügel großer Vögel. Der Ruderflüg sei entschieden ökonomischer als der Drachenflug, aber er habe auch große Mängel: es werde bei ihm kein ruhiges Dahinschweben erzielt, und überdies sei der Mechanismus zu kompliziert. Auch könne sich der Ruderflieger nicht vom flachen Boden erheben, sondern nur von einer Anhöhe aus. Hierauf legte Ingenieur Kress mit den bereits bekannten Argumenten die Vorteile des Drachenfliegers dar. Kress schilderte dann, wie intensiv er sich schon seit dem Jahre 1864 mit dem Flugproblem befaßte. Zwei Monate, nachdem er gezwungen war, seinen Drachenflieger als altes Eisen zu verkaufen, kam die Nachricht von dem Erfolge Santos-Dumonts mit seinem Drachenflieger. Jetzt fliegen in Paris ein halbes Dutzend Flugtechniker mit Drachenfliegern; Voisin habe bereits eine förmliche Fabrik für Drachenflieger eingerichtet. Kress sprach wieder die Ansicht aus, daß man in wenigen Jahren mit dem Drachenflieger in der Luft schneller und dabei sicherer reisen werde, als heute im Automobil auf der Straße. Ingenieur Kress ließ dann seine bekannten Modelle durch den Saal fliegen und erntete wie immer reichen, herzlichen Beifall.

MAJOR HERMANN HOERNES hielt Montag den 13. April abends im Ingenieur- und Architekten-Verein in Wien einen Vortrag, welcher die Entwicklung der Flugmaschine behandelte. Die Naturbeobachtung, sagte Major Hoernes, bürgt dafür, daß wir nicht unerreichbaren Zielen entgegenstreben. Man sieht die Schwalbe, die ingenioseste Fliegerin, durch die Luft schießen, man beobachtet den Adler, der ohne Flügelschlag seine Bahn zieht, und könnte