

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

UNABHÄNGIGES FACHBLATT
FÜR
LUFTSCHIFFFAHRT UND FLIEGEKUNST
SOWIE DIE DAZU GEHÖRIGEN WISSENSCHAFTEN
UND GEWERBE.

HERAUSGEGEBEN VON

VICTOR SILBERER

LANDTAGSABGEORDNETER UND GEMEINDERAT DER STADT WIEN,
RITTER DES ORDENS DER EISERNE KRONEN,

KOMMANDEUR DES KÖNIGLICH SPANISCHEN ISABELLEN-ORDENS, RITTER DES KAISERLICH RUSSISCHEN ST. ANNEN-ORDENS
III. KLASSE, DES KÖNIGLICH BAYRISCHEN MICHAEL-ORDENS, DES KÖNIGLICH DÄNISCHEN DANNEBROG-ORDENS,
DES KÖNIGLICH PORTUGIESISCHEN CHRISTUS-ORDENS, DES KÖNIGLICH RUMÄNISCHEN STERN-ORDENS.

GRÜNDER DER ERSTEN AÉRONAUTISCHEN ANSTALT IN WIEN, ERL. LEITER DES K. U. K. MILITÄR-AÉRONAUTISCHEN KURSES,
EHRENPRÄSIDENT DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN AÉRO-KLUBS, EHRENMITGLIED UND FÜHRER DES AÉRO-CLUB DE FRANCE,
EHRENMITGLIED DES AÉRO CLUB DE PORTUGAL,

EHRENMITGLIED DER SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE NAVIGATION AÉRIENNE IN PARIS,

EHRENMITGLIED DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN FLUGTECHNISCHEN VEREINES IN WIEN, SOWIE ZAHLREICHES SPORTLICHER GESELLSCHAFTEN.

XII. JAHRGANG.



WIEN 1913.

VERLAG DER „ALLGEMEINEN SPORT-ZEITUNG“ (VICTOR SILBERER)

WIEN, I. ST. ANNAHOF.

	Seite		Seite
Janisch Robert	111	Verbotzonen, Russische	380
Johannisthaler Flugplatz 30, 67, 109, 148, 220, 256, 326, 397, 426	326	Vogelgewicht	306
Kaisermanöver	361	Vorträge	428
" Deutsche	382	Weltrekord, Aviatischer	235, 255, 287, 325, 341, 425
Kanalzüge, Mehrere	257	Wiensiers Eugen	69
Klobučar, Linienassistentant	109	Wörthersee	303
Köln—Königsberg	288	Wright, Patentprozeß	125
Kommission, Japanische	304	"Zeppelin-Bunde	127
Kopenhagen	125	Zielfahrt	12
Kress Wilhelm	69	Zielwurfbewerb	417
Kriegsministerium, Britisches	343	Zola	11
Kugelballons, Großer Preis der	237	Zusammenstoß von Drachen	10
Küstenstationen, Aviatische	359		
Landkarte mit Verbotszonen	359	LITERATUR	
Leipzig, Flugplatz	237	Fundgrube, Eine historische	70
Leuchtfeuer-Wettbewerb	361	Lindenberger Observatorium, Vom	52, 307
Leuchtmine, Eine	128		
"Lilienthal, Verein	257	NOTIZEM	
Lucca, Leutnant Lazare	273	Adelt, Leonhardt	258
Luftflotte, Französische	109	Basenach, Richard, Ing.	288
Luftkartenkommission	359	Baumann, Prof. A.	182
Mandell Octavio	125	Bigenwald, B. L., Ing.	402
Marineluftschiff "L. II"	308, 359	Börnstein, Dr. R.	275
Marineluftschiffhallen	129	Dickmann, Max	429
Marineluftschifferabteilung	400	Duchêne, Capt.	258
Metz	273	Fischli, Fr.	151
Ministerrat, Pariser	202	Flasig, Josef, Leut.	429
Nachlässigkeit in Frankreich	88	Gandillot, Maurice	90
Nou-Guises	49	Haffner, Camillo	167
Orientierung	287	Hanfland, Kurt	429
Panama-Kanal	398	Hoernes, Hermann	91
"Parseval, Neuer	88	Huppert, Siegmund, Prof.	402
Petrovics, A. von	427	Jane, Fred T.	290
Pencker, Dr. Karl	68	Joschimszyk, A. Marcel	166
Postdienst	381	Kontchino	131
Prinz Heinrich-Flag	49, 110, 381, 401	Langhaas, Paul, Prof.	258, 362
" von Preußen	50	Leick, Dr. W.	90
Prix Bonnet	359	Lincke, Dr. Franz	362
Regierung, Deutsche	49	Manawas, Barair von	131
" Englische	13	Mayer, Alexander, Dr.	181
Reichaduma	257	Miethe, Dr. A.	188
Reichsdiegestiftung	33, 127	Neyen, E.	204
Reichsfliegerverein in Berlin	426	Painlevé, Paul	275
Reichstag, Deutscher	11	Rivière, Pierre	112
Rheintunnel	428	Romberg, Otto, Hauptm.	223
Romanoff-Preis	426	Runkel, Peter, Dr.	362
Rundflug, Mecklenburger	236	Schweder, Ferdinand	131
" Ostpreussischer	201, 221, 306	Sée, Alexander	112
"Rand um Berlin"	165, 256	Skopik, Ing. O. L.	224
"Rand um München"	236	Tauber, Dr.	131
Sahlsitzig Josef	68	Wegner von Dallwitz, Dr.	429
Scharfschießübungen	416	Weck, Hermann	290
Scheimpfing-Gedenktafel	427		
Schleppfahrten	32	ILLUSTRATIONEN	
Schweden	49	Bider Oskar in den Pyrenäen	86
Seely, Kriegsminister	130	Bischof, Olga	300
Seidl Franz †	235	Cailliet, Louis Paul †	26
Serbien	223	Dutrien, Hélène	87
Stabilisator für Flugmaschinen	150	Garros, Roland	418
Stabilität, Automatische	306	Gordon Bennett-Wettfahrt-Sieger	386
" Problem der	286	Gresen, Klara	322
Starrluftschiff, Neues	287	Grosse, Elisabeth	271
Steinfeld—Neusatz	381	Grosse, Margarete	233
Savelak Josef	111	"Illner, Karl	230
"Tampico", Kanonenboot	290	Klobučar, Victor	116
Teleserenc de Bort, Léon †	31	"Kress, Wilhelm †	77
Telegraphie, Drahtlose	87, 128	Le Quante, Fran Emma	219
"Tirol", Berglandung	202	Nittner, Eduard, Oberleutnant †	70
Ungers Stabluftschiff	389	Pfanzner, Rupert	416
Védriens Jules	287, 398, 425	Quast, Fran von	290
"Veche", Versuchsluftschiff	400	Uzelac, Oberstleutnant Emil	200
Verbotzonen, Französische	381	Zeppelin, Exzellenz Dr. Ferdinand Graf	207

INHALT.

ARTIKEL.

	Seite		Seite
Aéro Club de France, Krise des	337	Fernflügepreise, Deutsche	299
Aéro-Klub, K. k. Österreichischer	45, 66, 85, 106, 146, 161, 179, 198, 254, 285, 324, 340, 357, 376, 396, 415	* Flieger, Deutsche, in Frankreich	159
Alpine Ballonfahrt	172, 281	* Flug, Ein kuriose	214
Andrich, Feldpilot Hauptmann †	188	Flugmaschinenprüfung, Behördliche	8
Aspern, Die Flugwoche in	176, 191, 226	* Flugwoche, Die Berliner	215
» nach Banjaluka	374	» » Kieler	268
» » Görs und zurück, Von	373	» » Wiener	209
» Sonntagsflüge in	142	* Flugzeugkatastrophe, Furchtbare	331
Atmosphäre, Zur Kenntnis der	261	Föderation, Internationale	44, 61, 262, 284, 423
Balkan, Vom	8	Frankreich, Aus	22
Ballonkatastrophe, Furchtbare	156	» und Deutschland	4
Ballons, Beschossene	293	* Frau, Die deutsche, im Ballon	170, 186
Ballonverfolgung durch Automobile	374, 411	Fachballonfahrt in Wien	350
Berliner Herbstwoche, Die	336, 362, 374	Fünfmeterpreis gewonnen	7
» Verein, Vom	9	Garros, Sensationsflüge von	6
Berlin nach Wien, Von	278	Geschwindigkeit ist keine Hexerei	386
» —Paris	268, 316	Gordon-Bennett-Fliegen	322, 345
» —Paris—London	330	» » Sieger	385
» Rund um	320	» » Wettbewerbe	409
Bern nach Mailand, Von	267	» » Wettfahrt	26, 348, 371
»Beta«, Zerstörung des	7	Gotha, Das Aéroplanstürmer in	297
Betrachtungen, Aéronautische	241	Höhenweltrekord, Ein neuer	117
Bodensee-Meeting, Das	249	»Ilse« verbrannt, Der Ballon	173
Brégi über die Aviatik	210	Innsbruck westwärts, Von	314
Bridejoux Europaflug	248	» —Zürich im Ballon	389
Cailliet, Louis Paul	25	Italien, Seeräuf in	348, 373
Cody, Todessturz des Obersten	278	Kaisers, Der Preis des deutschen	62
* Damen im Ballon, Die	245	Kougrel, Der juristische	365
Damenklubs	370	» » kartographische	376
Deauville, Flugwoche von	297, 319	Kress als Prophet	96
Deperdussin-Krise, Die	298	» » Denkmal in Tullnerbach	364
Deutscher Verein in Böhmen, Vom	366	* » Wilhelm	74, 95
✓ Deutsch-französischer Luftverkehr	282	Kugelballon, Ein Weltrekord im	153
Distanzflug, Höchstleistungen im	135	»L. I«, Katastrophe des	333
Distanzweltrekord für Kugelballons	117	Lenkballons, Zerstörte	218
1912, Das Jahr	1	Leser, An die	421
Endkampf, Ein imposanter	174	Loesl-Gedenktafel in Aussee	355
Ereignisse, Bevorstehende	37, 73	Luftfahr-Betriebsgesellschaft, Deutsche	43
Erfinderpreis, Der französische	118	Luftfahrertag, Deutscher	394
✓ Erzherzogs, Fahrtenjubiläum eines	318	Luftfahrer-Verband, Deutscher	28
* Exersierplätzen, Landung auf	269	Luftfahrtprobleme	422
Experiment, Ein kuriose	318	Luftflottenaktion, Die 64, 82, 98, 121, 143, 145, 376, 395	17
Fernflüge, Deutsche	386	Luftschiffahrt und Charakter	17
		Luftschiefer-Verband, Österreichischer	65, 85, 101, 118, 176, 196, 253, 253, 322, 339, 413
		Luftschiffpuk in England	96
		Luftschiff und Wind	261

	Seite
Lunéville, Die Landung bei	175
»L. II. und 28 Lebeu vernichtet	385, 392
Maßnahmen, Polizeiliche	24, 69
Michelin-Pokal, Der	333, 410, 424
Militärflugzeuge, Deutsche	98
Militärluftschifferkurs	120
Mittelmeer, Ein Flug übers	329, 349
Monaco, Der Wettbewerb in	141, 157
» Zum Fiasco von	211
Mühlhausen—Warschan	349
Nationalfluggesellschaft, Die deutsche	27, 119
» Frankreichs	119
Nationalspende, Die Preise der	412
Neustadt wird rein militärisch	411
» Nittner, Oberleutnant †	78
Ossensfahrt des »Scharde«	160
Ossenspreis der Daily Mail	283
Paris—Berlin	157
» —Kairo	391
Pariser Brief	20, 57, 231, 294, 405
Pen nach Madrid, Von	61
Péged in Berlin	393
» Wien	368
» Sensationsflüge von	382
» und seine Nachahmer	406
Perreyon E. †	423
Pflanzen Report	410
Pommery-Pokal, Der	410, 424
» —Preis, Um den	216
» und Michelin-Pokal	295, 317
» —Preis	277
Prinz Heinrich-Flag	80, 189
Protest, Ein	376
Pyrenäen, Über die	185
Radiumforschung, Aeronautische	98, 118, 138
» Reichsflugsverein, Absturz des	43
» Sarajewo—Wiener-Neustadt	398
Scheibenpreise Michelin	81
Schicht-Preis, Der	114
Schütte-Lanz-Ballon zerstört	266
» Schütte-Lanz, Unfall des	39
» Seidl, Todessturz des Piloten	217
» Simpon, Der Flug über den	60
» »Sirius« über die Alpen, Im	347
» Sport und Industrie	26, 40
» Steffen, Oberl., in Frankreich	351
» Sternflug nach Monte Carlo	384
» Tiroler-Verein, Vom	99
» Todesopfer 7, 28, 44, 64, 83, 99, 121, 143, 160, 177, 194, 218, 232, 251, 270, 284, 299, 322, 337, 357, 377, 395,	412, 424
» Todessturz bei Sarajewo	249
» Unfall, Ein tragischer	188
Verband, Vom deutschen	377
Verbotzonen, Die	39
» in Deutschland	356
Vlaicu, Arel †	386
Wasserflugzeug, Fernfahrt im	89
Wasserflugzeuge, Deutsche	63
Wehrvorlage, Die deutsche	143
» Weltrekords, Anerkannte	189
» »Aviatische	409
» »Neue	80, 96, 176, 189, 279
» Wien—Chemnitz, Ballonnachtfahrt	154
» Wiener-Neustadt nach Laihach, Von	245
» »Z. Is in Gefahr	335
» »Z. Vs, Unglückfall des	314
» Zeppelin, bei Helgoland, Untergang eines	313
» »in Wien	205
» »Jubiläum des Grafen	250
» »Kreuzern, Von den	136
» »Unfall, Zum letzten	116
» »zerstört, Wieder ein	115
Zeppeline, Die	385
» Zodiac-Katastrophe, Die	169
» »Zürich«, Der Sturz aus dem	214
2100 Kilometer-Tagesflug	373

NOTIZEN.

	Seite
Aéro-Club de France	128
Aero Club of America	416
Aéro-Salon	427
Alfons von Spanien, König	201
Aluminiumtrümmer	426
Amnonsen, Roald	417
Assmann, Geheimrat	10
Audemars, Edmund	109, 273
Angsburg—Wiener-Neustadt	109
Ausscheidungsfahrt, Deutsche	181
Ausstellung, Aeronautische	88
» Aviatikerdenkmal	289
Balkan	110
Ballonabsturz	287
» Ballonabwehrkanone	13
Ballonverfolgung	360
Ballonwettfahrt, Berliner	221
Belgien, Aus	418
Berliner Verein für Luftschiffahrt	382
Beschleunigungsmesser	288
Bielovucic	51
Blériot, Louis	274
Bodensee-Meeting	181, 236
Bombenlanciervorrichtungen	148
Booms, Hauptmann Wilhelm	31
Bremen—London	202
Bridejone de Monlains	237, 305
Bruck a. d. Leitha	326
Brucker, Josef	203
Budapest	164
Budgetkommission, Deutsche	110, 203
Caster und Böhmer 1200 km	165
Castillon de St. Victor, Graf	399
Chanteloup	427
» Daily Mail	149
Dardanellen	69
Deanville, In	221
Deutschlands Zeppelin-Flotte	89
Dover nach Köln, Von	164
Dutrien, Hélène	87
» Ehrengrab W. Kress	129
Elias, Dr.	11
Eliminationsfahrt, Deutsche	109
England, Aus	110, 418
England, Flug um	305
Ertrinkungsgefahr	361
Fallschirmversuch	304
Femina-Pokal	426
Fernflieger Deutschlands	382
Fliegerband, Deutscher	399
» Flaggfeld Wiener-Neustadt	68, 111, 166, 181, 222, 274, 307, 327, 361, 401, 428
» Flugpreise	343
» Flugzeugindustrie, Aussichten der	326
» »Deutschlands	165
» »Militarisierung der	419
Föderation, Internationale	274
Frankfurter Verein für Luftschiffahrt	149
Freiwilligen-Fliegerkorps	82, 109
Frobenius, Leo	202
Garros, Roland	418, 426
Gedächtnisstiftung Cody	343
Geschwindigkeitsrekords	31
Gleitfluggarten-Konkurrenz	181, 221
Gordon Bennett-Preis	357
» »Wettfliegen	382
Gorissen, Leutnant Z. S. von	289
Gotha, Luftfahr-Verein	109
Helgoland	51
Herbstwettfahrt	427
Hildebrandt, Hauptmann Dr.	50
Hirth, Hellmuth	289
Hoffmann verunglückt	273
Hucks	426
» Italien	51, 126, 428
Jahrhundert-Flugwoche	221

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportilberer Wien“.

Nummer 1.

Wien, 1. Januar 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Das Jahr 1912. — Frankreich und Deutschland. — Sensationenfolge von Garros. — Der Flüßmeter-Preis gewonnen. — Todesopfer. — Zerstörung des „Beta“. — Vom Balkan. — Hebräische Flugmaschinenprüfung. — Vom Berliner Verein. — Notizen. — Patentbericht. — Briefkasten. — Inserate.

Mit 1. Januar 1913 beginnt der zwölfte Jahrgang unseres Blattes. Wir bitten deshalb diejenigen unserer P. T. Leser, deren Abonnement jetzt abgelaufen ist, um baldgefällige Erneuerung desselben, damit in der formen ~~Zerlegung~~ ^{der} ~~des~~ ^{Plattens} ~~keines~~ ^{Unterbrechung} eintritt.



BEZUGSPREISE

der

„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“:

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn	14 Kronen
für Deutschland	12 Mark
für das übrige Ausland	16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die „Wiener Luftschiffer-Zeitung“ bitten wir unter Beischluß des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postsparkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annahof zu richten.

DAS JAHR 1912.

Man hat sich in den letzten Jahren daran gewöhnt, in der Luftschifffahrt immer weitere sensationelle Entwicklungen sich vollziehen zu sehen. Besonders die Aviatik pflegte eine Überraschung nach der anderen zu bringen, in unaufhörlichem Fortschritt. Wer am Ende von 1911 etwa vermutete, daß man nach den sich geradezu überstürzenden Erfolgen oder wenigstens Neugierigkeiten an einem toten Punkt angelangt sei, hat sich geirrt, und es haben diejenigen recht behalten, die auch für das anbrechende Jahr große Ereignisse voraussagten. Es hat sich wirklich wieder viel Bedeutendes zugetragen — ob man die Vorgänge nun rein vom sportlichen oder aber von einem universellen Gesichtspunkt aus betrachten will.

Was zunächst den alten, braven Kugelballon angeht, der nach wie vor sich der höchsten Wertschätzung aller verständigen Sportfreunde erfreut, war das vergangene Jahr eines der merkwürdigsten seit geraumer Zeit. Nach sehr langer Pause ist nämlich der Distanzweltrekord verbessert worden, und nicht etwa bloß einmal, sondern gar zweimal in dem gleichen Jahr! Mehr als ein Dezennium hindurch war jener Weltrekord unangetastet geblieben, den am 11. bis 13. Oktober 1900 die Grafen Henry de La Vaulx und Georges Castillon de Saint-Victor miteinander schufen, indem sie von Paris (Vincennes) aus nach Korostyschew im Rußland fuhren und so 1925 km Luftlinie zurücklegten. Ob und oft war dann ernstlich versucht worden, diese Distanzleistung zu überbieten — immer vergeblich. Das Jahr 1912 brachte nun, kaum begonnen, als ein Sensationsereignis die Verbesserung dieses so hartnäckigen Rekords. In der Nacht vom 6. auf den 7. Januar stiegen Emile Dubonnet und Pierre Dupont in dem Seidenballon „Condor III“ (3200 m³) auf, passierten tagüber den Rhein, die bayrisch-böhmische Grenze, Prag und die Karpathen; in der zweiten Nacht, die sich durch große Kälte auszeichnete, drangen sie tief ins Innere Rußlands

und schritten endlich um 5 Uhr morgens zur Landung, weil sie die Entdeckung machten, daß der Wind umschlug und sie zurücktrieb. Sie waren in die Gegend von Kiew gekommen und hatten in 30 Stunden Fahrzeit 2040 km zurückgelegt. Die zweite Überbietung des Weltrekords fand bei der Gordon Bennett-Wettfahrt statt, die am 27. Oktober von Stuttgart ausging. Abermals waren es Franzosen, welche die Höchstleistung zu stande brachten und damit gleichzeitig die stolze Trophäe des wichtigsten Wettbewerbes für ihr Land eroberten. Der Distanzweltrekord scheint nun einmal von Frankreich nicht zertrennlich zu sein. Diesmal waren es Maurice Bienaimé und René Rumpelmayer — so wie die Vorgenannten ausgezeichnete Sportsleute — welche den Vogel abschossen. Sie starteten an dem schon erwähnten Tag in Stuttgart mit dem 2250 m³ großen Seidenballon »Picardie« um 4 Uhr nachmittags. Die erste Nacht war wunderschön. Am Morgen des 28. Oktober wurde Chemnitz passiert, dann gegen Mittag die Spree, bald darauf die Oder. Abends befand sich die »Picardie« bereits in Russisch-Polen; sie überflog die Täler des Narew und des Nijemen und näherte sich Warschan. Die zweite Nacht brachte große Kälte, der darauffolgende Tag Unwetter. Um 1/2 2 Uhr nachmittags wurde aus 3000 m herab ohne Ballast gelandet, noch dazu bei Sturm. Bis auf eine unbedeutende Verletzung Rumpelmayers verlief aber alles glatt. Die beiden Aeronauten befanden sich bei Riasan, 2180 km von Stuttgart. Der Weltrekord von Dubonnet war also noch um 140 km übertroffen.

Sehr bemerkenswert ist ferner als eine hervorragende Leistung eine Hochfahrt auf 9100 m, welche zwei deutsche Gelehrte am 28. September von Bitterfeld aus vollführten. Es waren dies Stabsarzt Dr. Flemming aus Berlin und Privatdozent Dr. Wigand aus Halle. Zweck der Fahrt waren physiologische, hygienische und luftanalytische Untersuchungen. Die Luftreise währte 5 1/4 Stunden und führte in die Nähe von Chemnitz. Abgesehen von einer vorübergehenden Ohnmacht des Dr. Flemming ging alles glatt ab, und die heiklen wissenschaftlichen Versuche dürften zu interessanten Ergebnissen führen.

Eine wichtige Mission ist dem Kugelballon als eines Vorbildungsmittels für Flieger erwachsen, dessen Bedeutung zwar nicht überall gleich gewürdigt wird, aber zweifellos besteht und von Kennern auch hoch bewertet wird. So schreibt z. B. der ebenso kühne als gründliche deutsche Pilot Hellmuth Hirth in seinem autobiographischen Buch »20.000 Kilometer im Luftmeer« sehr richtig: »Ich rate jedem Flieger, einige Ballonfahrten bei verschiedenen Wetterlagen mitzumachen: eine Nachtfahrt, eine Fahrt bei starker Sonnenbestrahlung, einen Aufstieg über die Wolken. Der Ballon ist bei seinem anspruchsvollen Gewicht das denkbar feinste Instrument für Luftströmungen, und ich habe meinen Ballonfahrten sehr viele meiner Erfolge bei Überlandflügen zu verdanken.«

Zum zweitenmal hat sich im verflossenen Jahre Österreich an dem Gordon Bennett-Wettbewerb der Kugelballons beteiligt, und zwar diesmal mit drei Ballons. Einer davon, nämlich der mit den Ingenieuren F. H. Lehnert und Walter Mitscherlich vom Deutschen Luftfahrt-Verein in Böhmen besetzte »Frankfurt« eroberte im Rennen einen ehrenvollen Platz. Wohl ist infolge einer Formsache die offizielle Anerkennung der Fahrt noch ausstehend, allein die Leistung an und für sich rangiert an vierter Stelle. Die zwei Aeronauten gelangten nach Rosenowskoje, Gouvernemet Witebsk in Rußland, ungefähr 1600 km von Stuttgart entfernt. Bedauerlicherweise hat eine Ballonfahrt in Österreich nun auch ein Menschenleben gefordert. Zu Jahresanfang 1912 wurde bekannt, daß der am 26. Dezember 1911 im Ballon »Salzburg« aufgestiegene Oberleutnant Werner abgänglich sei. Die Befürchtungen, daß Werner in dem Alpengebiet des Dachsteins ums Leben gekommen sei, verdichteten sich bald zur Gewißheit, und viel später, im Mai, wurde der Leichnam im Schnee des Schafkar, an der Vordern Langenalpe, aufgefunden.

Auf dem Gebiete der Lenkballons ist natürlich auch im abgelaufenen Jahre Deutschland allen anderen Nationen voran gewesen; besitzt es doch einen Vorsprung, der selbst bei geringerem Eifer der deutschen Konstrukteure nicht leicht einzuholen wäre. Die hervorstechendsten Leistungen deutscher Luftschiffe und der Motorballons überhaupt waren im Jahre 1912 wohl die prächtige Rekordfernfahrt des »Z. 3« und die Dauerfahrt des Marineluftschiffes »L. 1«. Erstere Reise fand in der Nacht vom 31. Mai auf den 1. Juni statt und führte von Friedrichshafen nach Hamburg. Dabei legte das Schiff, über Ulm—Würzburg—Fulda—Hannover fliegend, 700 km in zehn Stunden zurück. Die Dauerfahrt des Marineluftkreuzers »L. 1« wurde am 13. Oktober in Friedrichshafen angetreten; sie führte kreuz und quer über Deutschland, zeitweise auch zwischen Norderney und Büsum über die Nordsee und endete nach 31 Stunden glatt auf dem Johannisthaler Flugplatz bei Berlin. Es muß auch noch erwähnt werden, daß das Passagierluftschiff »Hansa« die staunenswerte Eigengeschwindigkeit von 22·2—23·3 Sekundenmeter entwickelt, was einer stündlichen Leistung von ca. 83 km entspricht. Eine solche Geschwindigkeit hat es bei Lenkballons bisher nicht gegeben.

Den imposanten Leistungen der großen Lenkballons stehen freilich die so häufigen Unglücksfälle entgegen, welche den großen, kostspieligen Schiffen nur zu leicht zum Verderben werden. Auch heuer fielen wieder mehrere Lenkballons der Zerstörung anheim. Während jedoch deutsche Ballons nur auf der Erde ruhend Beschädigungen erlitten, versagte ein englischer Ballon (»Beta«) in der Luft und wurde bei der Landung nahezu vernichtet, während ein amerikanischer Ballon gar zu einer furchterlichen Katastrophe Anlaß gab. Es war das Luftschiff »Acron« von Melvin Vaniman. Dieser einstige Chefingenieur von Walter Wellman

hatte den Ballon gebaut, um jenes Ozeanprojekt auszuführen, mit welchem Wellman schon verunglückt war. Dem Ingenieur Vaniman war ein viel herberes Geschick beschieden als seinem Vorgänger. Am 2. Juli kam er mit allen seinen Gefährten — sieben Personen — ums Leben. Er nahm an dem genannten Tag mit der »Acron« in Atlantic City einen Probeflug auf die See hinaus vor. In 700 m Höhe und in einer Entfernung von etwa 1 km entzündete sich der Ballon und die ganze feurige Masse stürzte ins Meer, mit Mann und Maus versinkend.

In Österreich hat sich auf dem Gebiete der Lenkballons keinerlei Wandlung vollzogen, so daß Neuigkeiten nicht zu registrieren sind.

Am meisten Interesse beanspruchten auch im abgelaufenen Jahre wieder die Aéroplane. Die zunehmende Verwertung dieser Fahrzeuge in den Armeen hat die Industrie erheblich angespornt. Aber nicht nur die Zahl der Flugzeuge und die Menge der Piloten, sondern auch die verschiedenen Höchstleistungen sind, wie Vergleiche unschwer ergeben, in stetem, mächtigem Wachsen begriffen. Ein schönes Beispiel dafür bietet die Geschichte des Höhenrekords der letzten Jahre, die aus der folgenden Zusammenstellung entnommen werden kann:

11. August 1910	Drexel	2018 m
29. „ 1910	Morane	2150 „
3. September 1910	Morane	2588 „
8. „ 1910	Chavetz	2587 „
1. Oktober 1910	Wymmalen	2780 „
16. „ 1910	Drexel	2880 „
31. „ 1910	Johnstone	2960 „
9. Dezember 1910	Legagneux	3100 „
9. Juli 1911	Loridan	3900 „
5. August 1911	Félix	3350 „
4. September 1911	Garros	3960 „
29. Juni 1912	von Blaschke	4360 „
6. September 1912	Garros	4960 „
17. „ 1912	Legagneux	5450 „
11. Dezember 1912	Garros	5601 „

Die größte Höhe mit einem Passagier (4360 m) hat am 29. Juni 1912 Oberleutnant von Blaschke, jene mit zwei Passagieren (3580 m) derselbe Flieger am gleichen Tag erreicht. Es wird von ihm noch weiter unten die Rede sein. Den Weltrekord mit drei Passagieren (1120 m) stellte am 27. September Ingenieur Sabatigng auf. Natürlich hat auch wieder die Schnelligkeit der Flugzeuge bedeutend zugenommen. So z. B. legte 1911 der Ingenieur N. Nieuport 10 km in 4 Minuten 30 $\frac{1}{2}$ Sekunden, 100 km in 46:27 $\frac{1}{2}$ zurück; derselbe mit einem Passagier 10 km in 5:58 $\frac{1}{2}$, 100 km in 59:16. Die entsprechenden Ziffern 1912 sind: J. Védérines 10 km in 3:30 $\frac{1}{2}$, 100 km in 35:17 $\frac{1}{2}$; mit einem Passagier Legagneux 10 km in 4:24 $\frac{1}{2}$, 100 km in 44:36 $\frac{1}{2}$. Die neuen Weltrekorde der Stundengeschwindigkeit sind demgemäß auch sehr stattliche Zahlen: 170-177 km ohne Passagier und 135-952 km mit einem Passagier; der erste Rekord wurde von Védérines, der zweite von Legagneux geschaffen, beide in Frankreich. Im Jahre 1911 legte am 23. Dezember der Franzose Gobé in 8:16:00 ohne Zwischenlandung 740 km zurück

(Distanzrekord). Sein Rivale Fourny machte 720 km in 11:01:29 (Dauerrekord). Im Jahre 1912 schlug Fourny beide Höchstleistungen, indem er am 11. September 13:17:15 $\frac{1}{2}$ in der Luft blieb und dabei 1010:8 km hinter sich brachte. Gleichzeitig schlug er sämtliche vorherigen Zeitrekorde von einer Stunde bis elf Stunden, während er diejenigen von zwölf Stunden und dreizehn Stunden überhaupt erst schuf; dieselben betragen 912 und 988 km.

In der neuesten Rekordtabelle der internationalen aeronautischen Föderation — ausgegeben im Oktober 1912 — kommt Österreich erfreulicherweise wieder an vielen Stellen vor. Unter den Geschwindigkeitsrekorden findet sich die Leistung des Fliegers J. Cobiainchi, 300 km geflogen in 2:49:00 am 28. März. Mandelli hält die Geschwindigkeitsrekords mit drei Passagieren: 5 km in 3:48, 20 km in 12:03 u. s. w. bis 100 km in 56:33, sämtlich geschaffen am 16. August; dazu kommt auch der Stundenrekord 106:029 km. Die Höhenweltrekorde von Oberleutnant von Blaschke wurden bereits erwähnt.

So wie der Gordon Bennett-Pokal für Freiballons wurde auch jener für Aéroplane für Frankreich gewonnen, und zwar von dem überaus erfolgreichen Flieger Jules Védérines. Die Konkurrenz, welche in Amerika stattfand, war nur sehr wenig bestritten; die drei französischen Vertreter besetzten die ersten drei Plätze.

Eine Neuigkeit des Jahres sind die Wettbewerbe für Wasserflugzeuge gewesen. Der erste davon fand in Monaco statt, der zweite in Saint Malo, der dritte in Tamise, der vierte in Heiligendamm. Diese Wettbewerbe lieferten den Konstrukteuren eine Menge wertvoller Anregungen.

Zum erstenmal blickt man ferner auf Anwendungen des Aéroplanes im Kriege zurück; er hat zweifellos in Verbindung mit den Ballons den Italienern in Tripolis wichtige Dienste geleistet und die jüngsten Berichte erzählen von den Taten deutscher französischer und russischer Flieger auf dem Balkan.

Österreich, und namentlich Wien, ist im abgelaufenen Jahr das Zentrum hervorragender aviatischer Ereignisse gewesen. Dieselben begannen mit dem Flug Berlin—Wien, den Hellmuth Hirth in glänzendem Stil gewann. Am 9. Juni startete Hirth um 3 Uhr 44 morgens in Berlin und kam um 8 Uhr 50 in Breslau an. Am 10. Juni flog er von Breslau um 3 Uhr 7 Minuten morgens ab und traf um 6 Uhr 1 Minute auf dem Flugplatz Aspern ein. Oberleutnant von Blaschke wurde in dem Wettflug Zweiter. Im Zusammenhang mit den Wiener Veranstaltungen ist auch die interessante Flugausstellung zu nennen, die in der Rotunde vom Mai bis Juli zu besichtigen war. Den Glanzpunkt aber bildete freilich die Wiener Flugwoche, mit der das neue Flugfeld in Aspern in der wirkungsvollsten Weise eröffnet wurde. Das Meeting gestaltete sich zu einem wahren Triumph. Die Einrichtungen des Feldes, der Besuch, die Nennungen, die Organisation, die Beteiligung sowie

auch endlich die Leistungen — alles übertraf die kühnsten Erwartungen. Der Eindruck, den selbst die kritischsten Kenner mitnahmen, war der denkbar beste. Das Urteil des Publikums zeigte sich in seinem lauten Enthusiasmus.

Die Flugwoche erstreckte sich über fünf Tage im Zeitraum vom 23. zum 30. Juni und reichte Ereignis an Ereignis in spannender Folge. Oberleutnant Philipp Blaschke von Zwornikkirchen tat es allen Rivalen zuvor; er ist trotz der erstklassigen ausländischen Konkurrenz der unbestrittene Held des Meetings geworden. Seine Hauptforce waren die vielbewunderten Hochflüge. Am vierten Tag des Wettbewerbs gelang es Blaschke, einen neuen Höhenrekord zu schaffen, indem er 4360 m erreichte und noch dazu mit einem Passagier, Oberleutnant Banfield. Es war dies damals der aviatische Höhenrekord schlechthin — nicht bloß der Passagierrekord. Erst später ist der Rekord im Einzelflug, wie die weiter oben befindliche Übersicht lehrt, überboten worden, bleibt aber als Passagierweltrekord aufrecht.

Wien ist 1912 nicht bloß in sportlicher Beziehung ein Mittelpunkt der Ereignisse gewesen, sondern wurde auch dadurch ausgezeichnet, daß organisatorische und wissenschaftliche Kongresse von Weltbedeutung hier abgehalten wurden. So tagten zum erstenmal die Fédération Aéronautique Internationale und mehrere ihrer Kommissionen in Wien, und auch die Internationale Kommission für wissenschaftliche Luftschiffahrt trat hier zu wichtiger Arbeit zusammen.

An Größe weniger imposant als die Wiener Flugwoche, aber in seiner Art gleichfalls sensationell war das Herbstfliegen der Offiziere in Wiener-Neustadt. Es geschah da zum ersten Male, daß ein schwieriges Programm mit der Präzision eines Reiterkarussells abgewickelt wurde. Und auf dem Programm stand etwas, das in lakonisch kurzen Worten Bände sprach: Das Fliegen findet bei jeder Witterung statt.

Zum ersten Male ist im vergangenen Jahre der Semmering von einem Flieger bezwungen worden. Oberleutnant Eduard Nittner ist's gewesen, der die Aufgabe, die die Neustädter Aviatiker schon lange reizte, auf sich nahm und wenigstens in der einen Richtung löste. Er flog am 3. Mai um 1/5 Uhr morgens vom Steinfeld auf mit der Absicht, Graz zu erreichen. Er folgte dem Lauf der Triester Reichsstraße, schraubte sich über Gloggnitz und Neunkirchen in eine Höhe von ca. 1400 m empor und überquerte sodann, über das Hotel »Erzherzog Johann« fliegend, den Semmeringpaß. Der Flug ging über Bruck, das Murtal abwärts programmgemäß nach Graz, wo Nittner um 7 Uhr morgens glatt landete. Aus dem projektierten Rückfluge wurde nichts, weil zuerst der Motor des Aéroplans infolge von Verölung versagte und dann regnerisches Wetter eintrat.

Ganz kurz sei noch der vorzüglichen Leistungen unserer Militäraviatiker bei den Manövern gedacht, wo sie trotz stürmischem Wetter mit

großer Pünktlichkeit ohne jeden Unfall ihren schwierigen Dienst versahen.

Wird die aviatische Chronik einerseits reicher und reicher an freudigen Berichten über Erfolge, so wächst anderseits leider auch die Liste der traurigen Vorfälle und besonders die der Todesstürze bedenklich an. Die offizielle Zählung der Fédération ergab für 1912 bereits im Oktober über hundert Namen. Man darf die Gesamtzahl des Jahres auf 130 schätzen. Eine genaue, verifizierte Zusammenstellung fehlt noch. Auch Österreich kommt in der schwarzen Liste mit einem Namen vor. Oberleutnant Aristid von Petrovics fand am 4. November in Görz den Tod.

Eine in den Zusammenhang mit den Aéroplanen gehörige Neuerung, die man nicht übergehen kann, obgleich sie in ihrer gegenwärtigen Form nichts verspricht, ist die Aviette, das fliegende Fahrrad. Es sind mit den Fahrzeugen dieser Art einzelne Sprünge bis zu 5 und 6 m Länge bei 20 bis 30 cm Höhe geglückt. Freilich, nur sehr kräftigen, trainierten Radfahrern, die sich damit mehr eines akrobatischen als eines flugtechnischen Erfolges rühmen können.

Aus den Reihen der bedeutendsten schöpferischen Geister in der Aëronautik ist einer der größten vom Tod aberberufen worden: Wilbur Wright, den man nicht mit Unrecht den König der Lüfte nannte. Er erlag im 45. Lebensjahre in Dayton einem Typhus.

Kurz vor dem Jahreswechsel 1912/13 hat schließlich die Aviatik noch einen prächtigen Triumph gefeiert: zum ersten Male gelang ein Flug von einem Erdteil zum andern. Der kühne Garros hatte sich diese Aufgabe gestellt und bewältigte sie glänzend. Er flog in den Tagen 18. bis 22. Dezember von Tunis über Sardinien nach Rom. Die Nachricht wirkt so, wie 'seinerzeit jene vom ersten Flug Blériots über den Canal La Manche, beinahe feierlich und ans Gemüt greifend. Man könnte sich kein schöneres Omen denken für das anbrechende Jahr 1913.

Herbert Silberer.

FRANKREICH UND DEUTSCHLAND.

Ein französischer Fachmann bespricht unter dem Pseudonym »Marc Gouvioux« in dem Pariser Sportblatt »La Vie au Grand Air« die Frage, warum Frankreich trotz den Anstrengungen der Deutschen in der Aviatik noch immer weit an der Spitze marschiert, während Deutschlands Spezialität die großen Luftkreuzer sind. Er findet die Lösung dieser Frage in Charakterverschiedenheiten der Menschenrassen. Im nachfolgenden sei der interessante, wenn auch zum Teil anföchtbare Aufsatz mit einigen Kürzungen ins Deutsche übertragen:

In dem Augenblick, wo der Balkankrieg in der Artilleriefrage die für Deutschland unerquickliche Feststellung gebracht hat, daß die französischen Geschütze und die französischen taktischen Me-

thoden unzweifelhaft überlegen sind (?), fühlt man sich angesichts der energischen aeronautischen Bestrebungen unserer Nachbarn auch zu der Frage gedrängt, ob die germanische Rasse zur Aviatik ebenso befähigt sei wie die französische?

Wird man einen Blick auf die Entwicklung des Flugwesens in den großen Staaten Europas während der letzten drei Jahre, sieht man nicht bloß, daß Frankreich allen voran ist und den anderen Nationen den Weg weist, sondern auch, daß die Italiener, die Engländer, die Amerikaner, die Russen in bezug auf Pilotenzahl und sportliche Leistung den Deutschen überlegen sind.

Während wir in Frankreich im Jahre 1912 mehr als 1200 Piloten zählen, wovon über 300 Militärdiener sind, sehen wir in Deutschland die Flugzeugführer nicht über 250, mit etwa 80 Offizieren, hinausreichen. Woher kommt dieser große Abstand zwischen zwei Nationen, die sich in gleicher Weise um die Suprematie im Luftmeere bemühen? Welches sind die Ursachen dieses Mangels an Piloten in der deutschen Aviatik oder dieser Abneigung der germanischen Rasse gegen den Äroplan?

Die Ursachen sind zahlreiche: es gibt deren moralische und materielle. Allein der wichtigste Grund ist ohne Zweifel ein psychologischer und kann wie folgt ausgedrückt werden:

»Die germanische Rasse hat nicht die gleiche sportliche Eignung für die Aviatik wie die französische.«

Und warum ist das so? Betrachtet man die sportliche Eignung überhaupt bei den Franzosen, so findet man vorzügliche natürliche Anlage. Auf den Ausdruck »natürliche« ist zu merken; es ist hier zunächst nicht von Training die Rede. Führt man die Prüfung weiter, so kommt man darauf, daß der Franzose speziell zum individuellen Sport geeignet ist.

Mag sich's nun um Reiten, Fechten, Radfahren, Automobilismus, Lawn Tennis, Boxen handeln, der Franzose zeigt dabei wunderbare natürliche Fähigkeiten, denn alle individuell auszubühenden Sportarten geben den Qualitäten des französischen Genies Gelegenheit zur Entfaltung: der Geschicklichkeit, dem Mut, der persönlichen Regsamkeit (Initiative), der Harmonie, der Anstrengung und vor allem der unübertrefflichen Raschheit, mit welcher der Arm oder Fuß dem ihn dirigierenden Willen gehorcht. Man kann sämtliche Qualitäten auch in die Formel kleiden:

»Die Reflexe sind beim Franzosen erstklassig.«

Dagegen kann man bei solchen Sports, welche Kohäsion, methodisches Vorgehen von Gruppen und Disziplin — mehr Disziplin als eigene Initiative — erfordern, öfters die Bemerkung machen, daß die Franzosen hinter anderen zurückbleiben. Ein Schulbeispiel für solche Sports ist das Fußball.

Wendet man sich nun einer ähnlichen Prüfung bei den Deutschen zu, so sieht man, daß ihnen solche Sports, die persönliche Initiative, raschen

Entschluß, Geschwindigkeit erfordern, weniger liegen. In den individuellen Sports tun es ihnen nicht allein die Franzosen, sondern auch die Engländer und die Italiener zuvor. Dafür scheint der Genius der deutschen Rasse dort zu besserer Geltung zu kommen, wo kollektive Übung, Disziplin und methodisches Vorgehen nötig sind.

Auf jene Frage nun zurückgreifend, von der wir ausgegangen sind — die aeronautische — finden wir ohne Schwierigkeit, daß in der Luftschiffahrt zwei Gegensätze einander gegenüberstehen: die Aviatik als ein individueller, die Motorballonfahrt als ein kollektiver Sport.

Es kann keinen Zweifel geben, daß die Aviatik das Urbild eines individuellen Sports ist; man hat es mit ungeheuren Geschwindigkeiten zu tun, die jene des Automobils noch stark übertreffen, mit Paraden und Riposten, wie beim Fechten, nur hier gegen die Stöße des Windes, mit feinen Hilfen wie beim Reiten u. s. w. Dazu kommt die Notwendigkeit höchster Initiative, raschen Entschlusses und mutigen Handelns in Gefahr, momentaner Erfassung der Landungsgelegenheit — kurz lauter spezifisch französischer Eigenschaften.

Im Lenkballon wiegt dagegen die Disziplin mehr als die persönliche Initiative, kaltblütiges, methodisches Vorgehen mehr als hitzige Raschheit. Die Führer lösen einander ab; und es muß nicht ein Führer alle Lenkapparate bedienen; vielmehr verteilt sich die Führungsarbeit auf mehrere Personen. Im Zusammenwirken liegt hier die Kunst; nicht der einzelne Wille, die einzelne Hand, die persönliche Eignung entscheiden hier, sondern die Disziplin. Und die Disziplin ist das Geheimnis der deutschen Macht.

Im Luftkreuzer offenbart sich der deutsche Zug zum »Kolossal«. Im Flugsport gibt es das nicht. Da muß der einzelne sich zu harmonischer Wirksamkeit seiner individuellen Kräfte entwickeln. Der leichte, geschmeidige Eindecker trägt so recht die Marke des französischen Genies, während die Deutschen, selbst im Bestreben, uns zu kopieren, auf schwere Konstruktionen, auf die »Doppeltaube« und den »Doppeldecker« verfallen, die, abgesehen vom geringen aviatischen Wert, nicht einmal ästhetische Qualitäten aufweisen. (Hier scheint der Autor des Artikels mit der geschichtlichen Entwicklung der Flugmaschinen etwas frei zu schalten. Insbesondere wäre zu erwähnen, daß das Urbild des ästhetisch schönsten aller Flugzeuge, der »Tauben«, in Österreich geschaffen wurde — von den hervorragenden flugtechnischen Qualitäten dieses Typus ganz zu schweigen.)

Beim Lenkballon, wo der Konstrukteur nicht durch die Grenzen des Motorgewichts, der Flügelspannweite etc. beengt ist, kann sich die Liebe zum »Kolossal« frei entfalten. Man denke nur an die riesigen Zeppelin-Kreuzer von 18.000 m³. Die »Viktoria Luise« ist gar ein Ungeheuer von 20.000 m³ mit aller möglichen Ausstattung wie auf einem großen Dampfer: Kabinen, Speisesaal —

nur kein Rauchsaal! Das Ungeheuer kostet Millionen und wird vielleicht wie mehrere Vorgänger der Raub der Flammen oder das Opfer irgend eines kleinen Zwischenfalles auf flacher Erde sein! Doch was schiert's die deutsche Rasse: sie will das Kolossale und wird, ohne zu ermüden, weitere Millionen für noch enormere Schiffe ausgeben, welche ihrem Geschmacke für die gigantischen Dimensionen schmeicheln.

Die Folgen des Mangels an besonderer Eignung für die Aviatik in Deutschland machen sich in der Statistik der Militär- und Zivilpiloten bemerkbar. Die Konstrukteure wieder ermuntern die deutsche Jugend nicht zum Fliegen, sondern nützen eher den mangelnden Enthusiasmus des Publikums aus, indem sie die Piloten lächerlich schlecht zahlen. Wie die »Revue Aérienne« mitteilt, geben deutsche Firmen ihren jungen Führern 100 Francs pro Monat und 20 Prozent von den gewonnenen Preisen. Welch' ein Unterschied gegen die guten Bezahlungen in Frankreich! Und doch macht alle Welt in Deutschland Anstrengungen, die öffentliche Apathie gegenüber der Aviatik zu beseitigen. Die fördernden Einrichtungen werden vermehrt; man arrangiert Meetings, gibt Preise u. s. w. Man fühlt aus allem den Willen des Kaisers, sein Volk von demselben Hauch beseelt zu sehen wie das französische. Das Publikum bleibt indes kalt; nur dann wird es enthusiastisiert, wenn es von den Großtaten der Zeppelin-Ballons, der »Dreadnoughts der Lüfte«, hört. Schildert man dem deutschen Publikum Kreuzfahrten eines Riesenballons über deutschen Städten, Reisen vom Bodensee nach Berlin, von Berlin nach der Nordsee und der Ostsee, erzählt man ihm von der Geschwindigkeit der »Viktoria Luise«, der Menge von mitgeführten Passagieren, von den Übungen der »Hansa« auf der Elbe, vom Marine-Luftschiff mit seiner 39stündigen Fahrt: da horcht es auf; da exaltiert sich die Seele des Deutschen, da fühlt sie ihre Anlagen entfaltet, ihre Neigungen betätigt. Aber nichts zieht sie zu dem kleinen, leichten, harmonisch gebauten Vöglein hin, zum Ätöplan.

Diese kleine Betrachtung wäre unvollständig, wenn sie einen Zweifel im Geist des Lesers ließe. Wir haben von Energie, von Entschlußkraft, von Kaltblütigkeit gesprochen; das Wort »Mute« ist nicht gebraucht worden. Es wäre nicht bloß unhöflich, zu glauben, daß der beschriebene Mangel in den natürlichen Anlagen sich etwa von einem Fehlen des Mutes herleite. Die täglichen Nachrichten von Todesstürzen und von schweren Unglücksfällen deutscher Flieger beweisen mehr als bloße Worte, daß trotz der verschiedenen Eignung zur Aviatik den beiden Völkern doch etwas gemeinsam ist: das Herz am rechten Fleck und der Heroismus.

DIE »WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG« sollte jedermann absondern, der sich für Luftschiffahrt und Fliegtechnik interessiert, denn er findet darin regelmäßig alles Neue und Wissenswerte aus diesen beiden Gebieten.

SENSATIONSFLÜGE VON GARROS.

EIN NEUER HÖHENWELTREKORD!

VON AFRIKA NACH EUROPA!

Roland Garros ist der Mann der Überraschungen. Besonders als Hochflieger hat er sich weit und breit bekannt gemacht. In Wien konnte man beim ersten internationalen Fliegmeeting auf dem Asperner Flugplatz seine kühne, elegante Art bewundern.

Wieder einmal hat er jetzt die Aufmerksamkeit aller Welt auf sich gelenkt. Er war nach Tunis gereist, um dort zuerst den Höhenweltrekord von Legagneux anzugreifen und dann einen Flug nach Europa zu unternehmen. Beide Absichten führten zu glänzenden Leistungen.

Mit dem Höhenweltrekord hatte Garros viele Mühe. Er mußte mehrere Male versuchen, bis es ihm gelang, die Leistung Legagneux' (6460 m) zu überbieten. So mußte er z. B. einmal nach Erreichung einer Höhe von 4000 m landen, weil die mitgeführte Sauerstoffeinrichtung versagte; ein anderes Mal war er gar schon 5200 m hoch und mußte aus dem gleichen Grunde das Unternehmen aufgeben.

Am 11. Dezember scheint dem kühnen Flieger sein Vorhaben endlich geglückt zu sein. Roland Garros hatte für mittag verschiedene offizielle Sportleute zum Hippodrom von Kasr-Said berufen und startete dort um 12 Uhr 10 bei wunderschönem warmen Wetter. Die Maschine stieg so schnell in die Höhe, daß sie trotz der Durchsichtigkeit der Atmosphäre schon nach sieben Minuten den Augen entchwanden war. Man wartete mit Spannung auf den Abstieg des Fliegers und war, da dieser sich verzögerte, sehr beunruhigt. Endlich umschmitts 1 Uhr 15 Minuten erblickte man den Eindecker wieder in den Wolken und fünf Minuten später landete Garros glatt auf dem Platze. Er sagte von seinem Fluge, daß er sehr ermüdend gewesen sei. Die Atmosphäre sei ruhig gewesen und es habe gar kein Lüftchen geweht, so daß der Apparat nur schwer in die Höhe kam. Die Temperatur sank nur bis auf — 11 Grad und behinderte den Flieger nicht. Der versiegelte Barograph ist aus der Aero-Club de France geschickt worden. Die Überprüfung hat noch nicht stattgefunden und der Rekord — 5800 m — ist daher noch nicht bestätigt.

Von Tunis aus flog Garros am 18. Dezember nach Sizilien. Er stieg, von vielen Tausenden begleitet, vom Hippodrom in Tunis nach 8 Uhr morgens auf und schlug nordöstliche Richtung ein. Nach Verlauf von wenigen Stunden hatte der Flieger bereits die Straße von Sizilien erreicht. Kurz nach 1/11 Uhr schritt er bei Marsala auf Sizilien zu einer Zwischenlandung. Die Strecke Tunis—Marsala beträgt fast 800 km. Nach kurzer Frühstückspause flog Garros weiter bis nach Trapani (Sizilien), wo er den Flug für diesen Tag unterbrach. Er wurde dort durch eine Ölpanne festgehalten. Der Schaden — ein Bruch des Ölbehälters — war nicht so rasch gutzumachen, wie man anfangs dachte, so daß Garros bis zum 21. in Trapani bleiben mußte.

Vom Flug Tunis—Sizilien sind noch folgende Details nachzutragen. Garros wurde auf der Seestrecke von einigen Schiffen überwacht; ein einzelner Dampfer hätte dem schnellen Ätöplan natürlich nichts geizt, denn ein Nachfahren ist ausgeschlossen. Es nahmen also zwei französische Torpedojäger und drei Torpedoboote, die im Hafen von Biceria bereitlagen, auf der Strecke Tunis—Marsala an der westlichen Küste von Sizilien Aufstellung. Die Entfernung der beiden Orte voneinander beträgt 228 km. Von Marsala aus fuhren außerdem italienische Boote dem französischen Flieger entgegen und nahmen ebenfalls auf der Strecke Aufstellung.

Der Aero-Klub von Italien hatte übrigens alle Vorkehrungen getroffen, um dem Flieger das Gelingen seines Planes zu erleichtern. Man hatte bei Trapani einen Laude-

platz eingerichtet. Zwischen Trapani und Mazzarra an der Küste waren Antennen für drahtlose Telegraphie aufgestellt. Man hatte an verschiedenen Orten große Benzin- und Ölvorräte gelagert.

Garros stieg um $\frac{1}{2}$ 9 Uhr morgens im Hippodrom zu Tunis an, überflog die Landung, auf der die Rinnen von Karthago liegen, und war bald in 500 m Höhe in nordwestlicher Richtung verschwunden. Um $\frac{1}{2}$ 11 Uhr erreichte Garros die Küste und landete glatt bei Marsala. Er flog einige Runden über der Stadt und setzte dann in prächtigem Gleitflug seinen Eindecker auf eine Wiese. Mittags stieg er wieder an, um nach Trapani zu fliegen, wo er um $\frac{1}{2}$ 3 Uhr eintraf. Der Bruch des Ölbehälters hielt den Piloten, wie gesagt, drei Tage lang in Trapani an.

Die zweite große Etappe des Fluges war die von Trapani nach Santa Eufemia, also von Sizilien nach Calabrien. Garros stieg trotz dem windigen Wetter am 21. Dezember 7 Uhr 50 Minuten auf. Er war bald in einer Höhe von 1600 m und nahm seinen Kurs auf Pizzo an. Er langte wohlbehalten um 10 Uhr 30 Minuten unter dem unbeschreiblichen Jubel der Bevölkerung in Cannarella an.

In Cannarella stieg Garros nach einer Mittagspause um 2 Uhr 30 Minuten auf und gelangte bei Dunkelheit um 6 Uhr 15 Minuten nach Santa Eufemia di Marina, wo ihm Delegierte des italienischen Aero-Klubs einen begeisterten Empfang zu teil werden ließen.

In Santa Eufemia di Marina brachte Garros die Nacht zu. Am 22. Dezember um 8 Uhr 50 setzte er seine Reise fort. Er stieg rasch zu einer Höhe von 400 m an und verschwand über dem Golf in der Richtung auf das 250 km entfernte Salerno. Um 11 Uhr wurde der Aéroplan über dem Vesuv sichtbar; wenige Minuten später landete Garros glatt in Neapel, wo er von einer riesigen Volksmenge begeistert begrüßt wurde. Nachdem Garros seinen Apparat versorgt hatte, fuhr er im Automobil zum Frühstück ins Hotel, wo er den aus allen Teilen Italiens herbeigeeilten Journalisten und Sportleuten über seine hochinteressante Fahrt berichtete.

Um 1 Uhr 21 Minuten stieg Garros vom Marsfeld in Neapel wieder auf und bewältigte nun die Strecke Neapel—Rom in der erstaunlich kurzen Zeit von 1 Stunde 24 Minuten. Die Landung in Rom geschah aus 500 m Höhe mit einem kühnen steilen Sturzflug auf die vorher bestimmte Landungsstelle, einen Exerzierplatz, herab.

Der von Garros von Tunis nach Rom zurückgelegte Weg betrug 1160 km, wovon 600 km Seestrecke sind. Garros beabsichtigt, von Rom aus nach Paris zu fliegen.

DER FÜNFETER-Preis GEWONNEN.

Am 24. November 1912 gestiftet, hat sich der Fünfter-Preis für fliegende Fahrräder nicht einmal einen Monat lang gehalten; bereits am 21. Dezember wurde er von Paul Didier gewonnen.

Paul Didier, ein geübter Rennfahrer, legte die zur Erwerbung des Preises nötigen Kraft- und Geschicklichkeitsproben vor mehreren Kommissären auf der Prinzenparkbahn in Paris ab. Zuerst machte er einige Versuche, die nur ungenügend gelangen und schließlich zum Bruch seiner Sattelstütze führten. Didier ließ sich indes nicht entmutigen, sondern beeilte sich, den Schaden zu reparieren.

Nach einer Pause nahm Didier die Versuche wieder auf und nun gelangen ihm die beiden vorgeschriebenen 5 m langen Sprünge, indem er in einer erhöhten Kurve seinen Schwung nahm und vor der ersten Marke der zu überfliegenden Strecke kräftig abhüpfte. Er schnellte jedesmal ungefähr 25 cm hoch empor und kam knapp über die abgesteckten 5 m hinweg. Er legte in der einen Richtung 5 06 m, in der anderen 5 32 m zurück.

Die kleinen Flügelchen an seinem Fahrrad werden ihm wohl wenig geholfen haben bei den Sprüngen, die er, wie gesagt, durch ein kräftiges Emporschnellen zuwege brachte. Didier erhält jetzt die von Peugeot angesetzten 2000 Francs.

TODESOPFER.

Am 14. Dezember stiegen in Los Angeles in Kalifornien der Flieger Horace Kearney als Pilot und der Journalist Chester Lawrence als Passagier in einem Aéroplan auf. Sie wollten übers Meer nach San Francisco fliegen. Der Weg, der dabei zurückzulegen ist, beträgt 550 km. Man blieb längere Zeit hindurch ohne Nachricht von den Fliegern und fürchtete für ihr Leben. Die Besorgnisse waren nur zu wohl begründet: am 19. Dezember wurden die Leichname der beiden auf See verunglückten Flieger geborgen.

Am 15. Dezember stürzte in England ein Aéroplan mit zwei Insassen ab, welche beide den Tod fanden. Der Unfall ereignete sich bei Wembley in Middlesex. Die ums Leben gekommenen sind der Militärflieger Leutnant Parker und der Geschäftsführer Hardwick der Handley-Page-Fabrik. Die beiden verließen vormittag das Flugfeld von Hendon auf einem Handley-Page-Eindecker mit der Absicht, nach Oxford zu fliegen. Der Aéroplan kam gegen den starken Wind nur langsam vorwärts. Der Führer Leutnant Parker scheiterte nun eingesehen zu haben, daß das Wetter für den geplanten Flug zu schlecht war, und beschrieb bei Harrow eine Drehung, offenbar um sich auf dem dortigen Golfplatz niederrasten. Golfspieler nahen den Eindecker gewaltig schwanke; plötzlich richtete sich das Schwanzenende nach oben und die Maschine krachte auf die Erde nieder. Der Führer war sofort tot, der Passagier starb kurze Zeit darauf.

Bei Sebastopol in Rußland verunglückte am gleichen Tag ebenfalls ein Aéroplan mit zwei Insassen, wovon einer starb. Der Flieger Katschinsky flog nämlich mit seinem Flugzeug ins Schwarze Meer. Sein Passagier ertrank. Katschinsky selbst wurde gerettet.

Am 24. Dezember unternahm der englische Aviatiker Edward Peter in Brooklands einen Flug nach Edinburgh. Als Peter über Marke by Sea unweit Redcar an der Küste der Grafschaft Yorkshire dahinflog, geriet er in einen heftigen Wind, der ihn schließlich so von der Seite faßte, daß sich der Apparat überschlug und zu Boden stürzte. Der Flieger wurde tot unter den Trümmern seiner Flugmaschine gefunden.

ZERSTÖRUNG DES »BETA«.

Die Engländer machen mit ihren Lenkbällen sehr schlechte Erfahrungen. Entweder haben sie fürchterliches Pech oder aber verfügen sie nicht über die gehörigen technischen Kräfte, die der immerhin schwierigen Aufgabe der Errichtung einer brauchbaren Lenkbalkenflotte gewachsen wären. Man erinnert sich wohl der Serie von Mißerfolgen, die mit dem Luftschiff begann, denn man, unvorsichtig genug, den stolzen Namen »Nalli Secundus« gab. So oft man glaubte, die so ominöse Scharte auszuwetzen zu können, war irgend ein Mißerfolg das Ergebnis. Und so ging's fast anhaltend weiter. Auch der Versuch, mit dem großen Starballon »Mayfly« sich die Zeppelinischen Ideen anzunutzen zu machen, versagte gänzlich, denn das Luftschiff brach beim ersten Aufstiegversuch, noch auf dem Wasser ruhend, mitten auseinander.

Der neueste schwere Unfall eines englischen Luftkrenzers ereignete sich nun am 17. Dezember. Auf einer Fahrt von Aldershot aus, die nach London führen sollte, traten plötzlich Störungen in der Maschinerie ein. Das Luftschiff war damit dem Winde preisgegeben und mußte als Freiballon behandelt werden. Bei der Landung geriet das Luftschiff in Bäume und soll dort übel zugerichtet sein, daß man es als »zerstört« bezeichnen kann. Verletzungen von Personen kamen nicht vor.

Von den englischen Behörden wird der Schaden allerdings sehr milde dargestellt. Es wird behauptet, daß das Schiff nur eine schnelle Notlandung machen mußte, da der Verdampfer eingetroffen war, aber nur geringen Schaden erlitt. Privatpersonen erzählen jedoch, daß das Schiff sich in niedrig stehenden Bäumen verfang, entleert werden mußte und mit großer Gewalt aus 10 m Höhe zu Boden

fiel. Die Propeller und Motoren sollen beträchtlichen Schaden erlitten haben und das Steuer und andere Teile sollen zerstört worden sein.

Dem »Berliner Lokalanzeiger« wird unterm 17. Dezember telegraphiert: »Wie aus Aldershot gemeldet wird, ging der Militärflieger »Beta« infolge eines Unfalls total in Trümmer. »Beta« trat heute vormittags mit vier Passagieren an Bord eine Luftfahrt nach London an. Bald nach der Abfahrt zeigten sich erste Störungen in der Maschinerie, und es erfolgte eine leichte Explosion, worauf das Luftschiff unlenkbar wurde. Nun trieb eine steife Brise es niederwärts gegen die hohen Bäume, die den Landsitz der Kaiserin Eugenie zu Farnborough Hill umgeben, in denen es sich verlor. Die Luftfahrer, deren Gondel in gefährlicher Lage herabhing, bemüht sich vergebens, den Ballon freizumachen. Die Gashülle wie auch die Gondel wurden dabei zerstört; die Hülle wurde von den Zweigen durchbohrt und in bedenklicher Weise aufgeschlitzt; das Stenerruder und andere Holzteile rissen ab und stürzten zur Erde. Nachdem alles Gas angeströmt war, löste sich der Ballon von den Zweigen und fiel mit dem zerstörten Takelwerk herunter. Die Insassen kamen mit einer heftigen Erschütterung davon. Die Trümmer des Luftkreuzers wurden an Autofahrwerken nach der Fabrik zu Farnborough geschafft.«

VOM BALKAN.

Aus Belgrad wurde dem »Auto« unterm 4. Dezember mitgeteilt: »Emile Védines und de Réals sind gestern abends hier eingelangt. Nach dem Empfang beim Kriegsminister wurde ihre Ankunft bei der Gesandtschaft gefeiert. Die serbische Regierung wird die zwei Flieger während des Waffenstillstandes zur Unterweisung der Offiziere verwenden. Ihr Kontrakt wird wahrscheinlich erneuert werden, denn mau will eine Flugschule schaffen.«

Brodin begab sich mit zwei Aeroplanen nach Saloniki.

Am 18. Dezember wurde gemeldet, daß der russische Aviatiker Arasonoff und der serbische Genieintendant Jukowitsch Flüge über Uskub unternommen haben. Es waren die ersten Flüge über dieser Stadt.

Den Heldentod starb im Aeroplan Dr. Jules Constantin, ein russischer Flieger, ehemaliger Assistent des berühmten Chirurgen Professor Doynae. Mau meldet über seine Tätigkeit und sein Ende das Nachstehende:

Dr. Jules Constantin trat beim Ausbruch des Balkankrieges in bulgarische Dienste, wurde alsbald dem Generalstabe zugeteilt und rief als Generalinspektor der technischen Truppen die militärische Abteilung ins Leben, deren Aufklärungsdienst fast alle der siegreichen Treffen der Bulgaren entscheidend beeinflusste. Die kühnen Flüge, die Dr. Constantin unternahm, riefen die Bewunderung des bulgarischen Heeres hervor und König Ferdinand zeichnete ihn vor Tschataldscha mit der Überreichung der Tapferkeitsmedaille aus, namarte ihn und nannte ihn seinen Dienstfreund.

Dr. Constantin hatte unter anderem auch die Aufgabe, von einem Aeroplan aus Petarden in das türkische Heer zu werfen. Am Morgen des letzten Treffens vor der Tschataldschalinie bestieg er, wie der »Pester Lloyd« meldet, neben der kleinen Ortschaft Surma seinen Aeroplan, der alsbald den Blicken der Kameraden entwand. Nach einer halben Stunde wurde der Flugapparat abermals sichtbar. Sein Abstieg erfolgte in langsamem Gleitflug. Als der Apparat auf dem Boden anlangte, fanden die Kameraden Dr. Constantin, aus einer Wunde in der Brustgegend blutend, tot. Die Hand umfaßte, mit dem Riemen des Dienstrevolvers angebunden, krampfhaft das Steuer. Die Flügel des Biplans waren von mehreren Kugeln durchschossen. Die durchlöchernten Flügel bewiesen, daß der kühne Aviatiker oberhalb der türkischen Festung gewellt und sich dort, wie der registrierende Barograph zeigte, aus einer ursprünglich größeren Höhe bis zu 1920 m hinabgelassen hatte, um Terrainaufnahmen mit dem Kodak anzustellen.

BEHÖRDLICHE FLUGMASCHINENPRÜFUNG.

Eine starke Strömung unter deutschen Flugtechnikern und Fliegern geht jetzt dahin, die Einführung einer behördlichen Überprüfung der Aeroplane zu erlangen. Der Reichsfliegerverein ist der Führer dieser Bewegung. Er hat unter Mitwirkung seiner zahlreichen aktiven Flieger eine Eingabe ausgearbeitet, welche die Einführung von Bestimmungen anstrebt, dahingehend, daß jedem dem Verkehr zu übergebende Flugzeug von einer besonders hierzu eingesetzten Abnahmebehörde geprüft und genehmigt werden soll. Als im Verkehr stehend werden Flugzeuge betrachtet, die zu Schau-, Passagier-, Schul-, Wettbewerbs- und Übungsflügen oder zu anderen Verkehrszwecken verwendet werden. Flugzeuge, die nur Versuchszwecken dienen, fallen nicht unter die Bestimmungen. Abgenommene Flugzeuge gelten aber nicht für immer freigegeben, die Abnahmebehörde soll vielmehr jederzeit Nachprüfungen vornehmen und den Apparat außer Betrieb setzen können. Die Ausnahme soll sich in der Weise vollziehen, daß der um Abnahme seines Flugzeuges Ausuchende ein vorgedrucktes Gesuch anfüllt, dem Abbildungen des Apparates und die Prüfungsgebühr beigefügt sein müssen. Die Abnahmestelle, deren Sitz Berlin sein soll, mit Zweigabteilungen in München und Frankfurt a. M., prüft und bescheinigt, ob das Gesuch mit den Tatsachen übereinstimmt. Sobald dies nicht der Fall ist, hat die Gesuchsteller innerhalb einer von der Abnahmebehörde festzusetzenden Frist die Mängel zu beseitigen.

Die aus mindestens zwei Ingenieuren zusammengesetzte Abnahmebehörde soll das Recht haben, nicht entsprechende neue Flugzeuge zurückzuweisen, an alten Flugzeugen Nachprüfungen vorzunehmen und sie nötigenfalls außer Betrieb zu setzen. Die Prüfung neuer Flugzeuge soll 150 M. kosten, Nachprüfungen sollen gebührenfrei sein. Die Prüfung soll sich hauptsächlich auf die Festigkeit des Flugzeuges erstrecken, für eine andere Prüfung sind wenigstens keine Normen gegeben. Hierbei ist eine genügende Festigkeit für eine dem dreifachen Fluggewicht entsprechende Belastung gefordert. Der Apparat soll hierzu umgedreht und die Flächen mit einer entsprechenden Menge Sand belastet werden.

Zu der vom Reichsfliegerverein ausgearbeiteten Eingabe bemerkt nun in der »B. Z. a. Mittage« Prof. Dr. von Parseval:

»Dem Entwurf merkt man sehr an, daß er als Ergebnis von mancherlei Meinungsverschiedenheiten entstanden ist. Er gibt in den wichtigsten Punkten gar keine oder ungenügende Vorschriften. Zunächst fehlt eine Bestimmung über die zulässige Belastungsprobe. Jedem Flugzeug müsse ein Stempel aufgedrückt sein, der angibt, wie viel Nutzlast es aufnehmen darf. Ein weiterer Punkt wäre die Wirksamkeit der Steuervorrichtungen, also Größe und Abstand der Stabilisierungsflächen und der Höhensteuer, Anschlag der Steuerflächen, Mindestgröße der Verwindung oder der Verwindung ersetzenden Vorrichtungen, schließlich Vorschriften über Stärke, Führung und Sicherung der Steuerlein, der Steuerhebel und manches andere. Über alle diese vitalen Punkte kann und muß die Kommission nur nach strikten Anweisungen befinden. Es muß erreicht werden, daß die Steuervorrichtungen groß genug sind, daß sie in der Luft auch bei ungünstigen Verhältnissen ausreichen, daß sie ferner leicht gehen und solide sind. Wenn dabei den »wildern« Erfindern und berufenen Technikern das Handwerk etwas erschwert wird, so ist das auch kein Unglück. Andererseits geht das Verlangen, daß ständige Nachrevisionen stattfinden sollen, vielleicht etwas weit. Man stelle sich eine derartige Behörde vor, die in den Werkstätten nach alten Apparaten herumforscht.

Immerhin ist das Bestreben löblich und segensreich, behördliche Vorkehrungen zu treffen, um die Zahl der Unglücksfälle zu vermindern, denn nichts hat der Fliegertechnik so geschadet, wie die vielen tödlichen Abstürze und diesem guten Zweck müssen auch von allen Seiten gewisse Opfer gebracht werden. Trotzdem wird man sich hüten, einerseits Anforderungen zu stellen, die den heftigen Widerstand der Interessenten hervorgerufen müssen; ander-

seits darf man aber auch nicht zu bescheiden sein: in beiden Fällen läuft man Gefahr, den Zweck zu verfehlen. Möge denn der Reichsflugverein Glück mit seiner Eingabe haben. Es ist ein schätzbares Material. Ich hätte es nur etwas reichhaltiger gewünscht.»

VOM BERLINER VEREIN.

Der Vorstand des Berliner Vereins für Luftschiffahrt hat sich infolge der großen Vermehrung der Verbandsvereine veranlaßt gesehen, von der bisherigen Geflogenheit, eine Mitgliederliste herstellen zu lassen, abzukommen und in einem eigenen Vereinsjahrbuch alles für die Mitglieder Wissenswerte zusammenzufassen. Dieser erweiterte Vereinsjahresbericht ermöglicht es auch, unmittelbar nach Abschluß des Geschäftsjahres die Jahresübersicht herauszugeben. Auch die den Deutschen Luftfahrer-Verband betreffenden Angaben, wie Vorstand, Ausschüsse, Liste der Verbandsvereine etc. nach den Ergebnissen der im Oktober stattgehabten Neuwahlen konnten aufgenommen werden.

Der den Vereinsangelegenheiten gewidmete Teil des Jahrbüchens wird mit der seit 7. Oktober 1912 geltenden Liste der Ausschüsse eingeleitet. Der Vorsitzende des Vereins ist Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Miethe, sein Stellvertreter Generalmajor Schmiedeknecht. Als Schriftführer fungiert Fabrikant Krause, als Vorstand des Fahrtenausschusses Dr. Brückelmann. Dem Flugausschuss steht Fabrikant Kranse vor, der Vorstand der wissenschaftlichen Abteilung ist Professor Dr. Donath, Technischer Beirat ist Hauptmann a. D. Herwarth von Bittenfeld, Materialverwalter Ingenieur Paul Greven, Briefkastenverwalter J. Unverdorben, Verwalter der Büchersammlung Leon Christmann, Ballonwart Krämer, Vorsitzender des Führerausschusses Dr. Elias und Vorsitzender des Redaktionsausschusses Professor Dr. Süring. Zu Sportzeugen wurden gewählt: Dr. Bendemann, Dr. Brückelmann, Léon Christmann, Professor Dr. Donath, Diplom-Ingenieur Dörner, Hauptmann a. D. Herwarth von Bittenfeld, Max Kranse, Direktor Krell, Geheimer Regierungsrat Professor Doktor Miethe, Dr. Ingenieur Roch, Professor Dr. Stade, Professor Dr. Süring und wirklicher Geheimer Oberbaurath Dr. Zimmermann.

Die Mitgliederliste umfaßt am 1. Oktober 1912 folgende Ehrenmitglieder: Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Aasmann, Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Busley, Otto Fiedler, Major Hans Gross, Konteradmiral Lams, Karl Lang, Major von Tschudi und Graf Zeppelin. In der Liste der korrespondierenden Mitglieder ist auch Oberstleutnant Hörnes verzeichnet. Als stiftende Mitglieder werden genannt: Geheimer Kommerzienrat Büxenstein, Hauptmann a. D. Herwarth von Bittenfeld und Frau, Firma C. P. Goerz, Hofbuchhändler Radetzki, Max F. Schmidt und Firma Zeiss. An der Spitze der ordentlichen Mitglieder, deren Zahl sich im abgelaufenen Jahre um 218 vergrößerte, stehen Prinz Heinrich von Preußen, Herzog Ernst von Sachsen-Altenburg, Herzogin Adelheid von Sachsen-Altenburg, Herzog Adolf Friedrich zu Mecklenburg. Unter den 1410 ordentlichen Mitgliedern zählt der Verein 217 Freiballonführer, 19 Flugzeugführer und 13 Lenkballonführer.

Der Verein hat 17 Mitglieder durch den Tod verloren.

In den Vereinssitzungen vom 12. Oktober 1911 bis 2. Juli 1912 wurden elf Vorträge gehalten.

Wissenschaftliche Fahrten führten aus: Dr. Budig und Dr. Brückmann am 17. April anlaßlich der Mondesfinsternis; Hans Gericke am 2. Juli eine synoptische Fahrt mit vorgeschriebener Höhenmarschroute zur meteorologischen Beobachtung.

Der Vorstand hielt 16 Sitzungen ab.

Der Verein hat den Flug »Rund um Berlin« angeregt und gemeinsam mit dem Kaiserlichen Aero-Klub auch zur Antragung gebracht.

An der Gordon Bennett-Wettfahrt der Kugelballons 1911 in Kansas City beteiligten sich die Mitglieder Leutnant Vogt mit dem Ballon »Berlin« und Ingenieur Gericke mit »Berlin II.«. Gericke ging als Sieger aus dem Wettbewerb hervor und am 4. Dezember übergab der Generalsekretär des Aeroclub of America Mr. Campbell-Wood die Siegestrophäe dem Deutschen Luftschiffer-Verbande.

Um den erhöhten Anforderungen zu genügen, mußte ein neuer, 1260 m³ großer Ballon angeschafft werden, der den Namen »Brückelmann« erhielt. Außerdem wurde dem Verein der 1680 m³ große »S.S.« von der Firma Siemens-Schuckert zum Geschenk gemacht.

Die Einladungen zu den Vereinssitzungen wurden, um die Vereinsmitglieder über alles Wissenswerte im laufenden zu erhalten, zu einer kleinen Zeitschrift, den Vereinsschriften, ausgebildet, welche Neuerung allgemeine Zustimmung gefunden hat.

Dem Berichte des Flugausschusses ist zu entnehmen, daß der Plan, ein Flugzeug anzuschaffen, wohl erwogen wurde, vorläufig jedoch fallen gelassen werden mußte.

Ein besonderes Kapitel widmet das Jahrbuch dem Flug »Rund um Berlin«.

Der Verein verfügt über folgende Ballons: »Berlin« (2200 m³), »Otto Lilienthal« (1680 m³), »S.S.« (1680 m³), »Brückelmann« (1260 m³), »Hewald« (1200 m³), »Fiedler« (630 m³). Mit diesen sechs Ballons wurden im Berichtsjahre 123 Fahrten gemacht, an denen sich 389 Personen, darunter 25 Damen beteiligten. Es wurden hierbei 26.297 km in 903:30:00 zurückgelegt. Die längste Fahrt sowohl der Dauer wie der Distanz nach machte Herr von Allwörden am 17. Februar im Ballon »Hewald«, indem er in 31:06:00 von Bitterfeld nach Kiew (1360 km) flog.

Der wissenschaftliche Teil des Jahrbüchens ist vorläufig noch sehr bescheiden und beschränkt sich auf zehn Seiten.

Der Anhang gibt einen Überblick über den Vorstand, die Kommissionen und die Verbandsvereine des Deutschen Luftfahrer-Verbandes.

NOTIZEN.

AUS ST. PETERSBURG meldet man, daß der unstarre Militärtenkballon »Albatros« bei einer Probefahrt zerplatzt ist.

FML. SCHLEYER, der Kommandant der Verkehrstruppenbrigade, wurde von Sr. Majestät dem Kaiser in den Adelsstand erhoben. Mit dem Diplom vom 21. November 1912 wurde ihm das Ehrenwort »Edlers« sowie das Prädikat »Postumalherz« verliehen.

EIN DENKMAL hat das Offizierskorps des 14. Infanterie-Regiments seinem vor ungefähr einem Jahre mit dem Ballon »Salzburg« vor der Vorderbachalpe verunglückten Kameraden Oberleutnant Wilhelm Werner gewidmet. Die feierliche Enthüllung des Grabdenkmals auf dem Linsler Friedhofe fand am 26. Dezember statt.

IN CHICAGO haben einige Kapitalisten ein Syndikat gebildet, das beabsichtigt, eine äußerst schnelle Flugmaschine bauen zu lassen, die am nächsten Jahres Gordon Bennett-Fliegen teilnehmen soll und mit der man die Trophäe wieder nach Amerika zurückzuführen hofft. Das Syndikat hat bereits einen 160 H. P. Goome-Motor erworben, der vorher von einem amerikanischen Flieger bestellt, aber noch nicht übernommen worden war.

GROSSEN SCHADEN richtete in der Nacht vom 19. auf den 20. Dezember ein Hangarbrand in Issy-les-Moulineux an. Kurz vor Mitternacht brach in dem Lenkballonschuppen der »Astra-Gesellschaft« Feuer aus, das rasch um sich griff. Wie man meldet, wurden drei Militärtenkballons nahezu vernichtet; ihre Hüllen sind gänzlich verbrannt. Auch mehrere Aeroplane wurden von den Flammen verzehrt. Glücklicherweise gelang es der Feuerwehr und den zur Löscharbeit berangezogenen Truppen, die großen Sauerstoffvorräte rechtzeitig zu bergen; es hätte sich sonst eine furchtbare Explosion ereignen können.

BEI WAGNEUSTADTL in Oberungarn landete am 15. Dezember ein von Paris kommender Kugelballon. René Rumpelmayer, der wohlkannende Sportsman und Begleiter Biensimés an der Weltrekordfahrt von Stuttgart nach Moskau, war der Führer des Ballons. Er stieg mit Madame Goldschmidt, einem Mitgliede des Damen-Aéroklubs »Stella«, am 14. Dezember um 10 Uhr abends in Saint-Cloud auf. Nach zwölfstündiger, äußerst rascher Fahrt erfolgte bei Boloslo, nördlich Wagneustadt, die glatte Landung. Die zurückgelegte Strecke betrug nahezu 1300 km, was eine Durchschnittsgeschwindigkeit von zirka 100 km pro Stunde ergibt.

EINEN WELTREKORD der Daner im Flieg mit vier Passagieren hat, wie man aus Brüssel meldet, der belgische Flieger Verschaeye auf dem Aërodon von Salut-Job mit seinem Henri Farman-Doppeldecker geschaffen. Es gelang ihm nämlich am 27. Dezember, mit vier Passagieren an Bord sich 37 Minuten 6 Sekunden hindurch in den Lüften zu erhalten. Den bisherigen Weltrekord hatte der deutsche Pilot Schirmmeister inne, der am 5. Juli 1912 mit vier Personen an Bord 33 Minuten 59 Sekunden lang geflogen ist.

IN VENEDIG wurde am 20. Dezember ein militärisches Wasserflugzeug praktisch erprobt. Es ist das erste einer Serie von acht gleichartigen Aéroplanen, die von der italienischen Marineverwaltung für Venedig übernommen werden soll. Der Apparat führte zuerst einige Manöver über Venedig und den Lagunen durch; dann nahm er in einer Höhe von ca. 600 bis 1000 m die Richtung nach Triest und verschwand aus dem Gesichtskreise des ihn begleitenden Torpedobootes. Das Flugzeug, auf welchem sich der Aviatiker Chemet mit einem Offizier befand, flog über den Golf von Triest, machte verschiedene Manöver in einer Höhe von etwa 400 m und kehrte über Miramare und Grignano nach Venedig zurück, wo die Landung glatt erfolgte.

HELLMUTH HIRTH hielt am 11. Dezember in der Berliner »Urania« einen Vortrag über seine vielseitigen Erfahrungen und Erlebnisse als Flugführer und Flugmeister. Hirth, Sieger im Fluge München—Berlin, im Oberbheinischen Zuverlässigkeitsfluge, in der Konkurrenz Berlin—Wien und im Süddeutschen Fluge von Mannheim auf Umwegen nach München, kann natürlich so recht an dem Vollen schöpfen; seine vielseitigen Erlebnisse sind äußerst interessant auszubühnen. Einige klare und knappe technische Erläuterungen leiteten den Vortrag ein, alsdann sprach Hirth über die Kunst des Fliegens, über Orientierung und Ausrüstung. Große Heiterkeit erweckte die Erzählung, daß eine große Firma eines Tages einen besonders schützenden Sturzhelm gesandt habe mit der Bitte, denselben auszuprobieren und nach vier Wochen zurückzusenden. Ernste und heitere Episoden aus dem Fliegerleben wurden abwechselnd gestreift; die natürliche Art des Vortrags, der urwüchsige Humor des Schwaben erweckten allseitigen Beifall.

EIN WEHNACHTSMANN, der vom Himmel fällt, ist wohl etwas Neues. Ein solcher Besuch des Knechts Ruprecht wurde zu Weihnachtsen in Chelmsford bei London inszeniert. Der Knecht Ruprecht, der da zur Erde fiel und Schokolade unter die Kinder der erstanten Ortsbewohner verteilte, war in Wirklichkeit der Luftschiffer Penfold, der sich des beliebten alten Herrn Kleider geliehen hatte, um für eine Schokoladenfirma Reklame zu machen. In beträchtlicher Höhe sprang er, mit einem Fallschirm bewaffnet, aus der Gondel eines von Spencer geführten Ballons, während zugleich kinematographische Bilder von dem Sprunge aufgenommen wurden. Er war schon 150 m gefallen, als sich der Schirm öffnete. Penfold landete mit dem Kopf zuerst in einem Felde, war einige Minuten lang bewußtlos, hatte sich aber, als die erstanten Ortsbewohner herbeieilten, schon genügend erholt, um die Rolle Knecht Ruprechts würdig spielen zu können. Sein Auftreten mag eine gute Reklame für die Schokolade gewesen sein, für seine Fallschirme wirkte es jedenfalls nicht als solche.

IN KUXHAVEN wurde die erste deutsche Marine-Luftschiffstation eingerichtet. Man berichtet von dort: »Seit längerer Zeit werden bei Kuxhaven Ländereien seitens der Marine angekauft, wobei es bisher hieß, daß sie zu einem Schießplatz für die Garnison Kuxhaven Verwendung finden sollten. Nunmehr wird bekannt, daß dieses Gelände, das insgesamt ca. 9 km² umfaßt, als Flugplatz für die neu zu formierende Luftfahrabteilung der Marine dienen soll. Es handelt sich bei diesem Gelände hiernach um den Platz, der zum Erwerb und zur Herrichtung eines Flugplatzes im neuen Marinestadt angefordert wird und wofür 1.600.000 M. angesetzt worden sind. Auf diesem Platze soll unter anderem auch eine große dreihäufige Doppelhalle für die Zeppelin-Luftschiffe der Marine errichtet werden, wofür ein weiterer Betrag von 1.700.000 M. gefordert werden wird. Das für die Bedienung der Marine-Luftschiffe benötigte Personal soll mit der zu formierenden Luftfahrabteilung der Marine herangebildet werden. Als Stamm dieser Luftfahrabteilung werden im neuen Marinestadt rund 200 Mann angefordert, nämlich 5 Oberdeck-offiziere, 9 Deckoffiziere, 2 Feldwebel, 2 Vizefeldwebel, 27 Obermatrosen, 41 Matrosen, 28 Gemeine mit Obermatrosenrang und 85 Gemeine. Diese Luftfahrabteilung wird in Kuxhaven stationiert und der dortigen Inspektion der Küstenartillerie und des Marinewesens zugeteilt.«

EIN ZUSAMMENSTOSS von Flugmaschinen ist wieder vorgekommen, und zwar am 21. Dezember in Villacoublay. Trotz der schon hereinbrechenden Dunkelheit kreisten abends noch sechs oder sieben Apparate auf dem Flugfelde, darunter ein von dem Flieger Collardeau geführter Zweidecker, auf dem sich als Fahrgast der 24jährige Sohn des Marineministers Delcassé, Jacques Delcassé, befand, und ein Eindecker, den der siamesische Offizier Nai-Thip steuerte. Die beiden Flugzeuge zogen nördlich voneinander in 80 m Höhe dahin, als Collardeau, der den Eindecker nicht bemerkte, eine Wendung ausführte. Das Manöver führte im nächsten Augenblicke zu einem heftigen Zusammenstoß der zwei sehr schnellen Apparate, die sich krachend ineinander bohrten und zu Boden stürzten. Von den Trappen eilte sofort das Hilfspersonal zur Stelle. Mit großer Vorsicht befreite man die Körper der drei stöhnenden Verunglückten aus dem Trümmerhaufen. Collardeau und der siamesische Offizier Nai-Thip zeigten stark blutende Verletzungen, die sich indes als nur oberflächlicher Natur erwiesen. Dagegen stellte der Arzt bei Jacques Delcassé schwere Verletzungen fest, und zwar einen Beinbruch in der Höhe des Knies sowie auch einen Armbruch. Der junge Mann wurde in einem Automobil nach Paris in die Klinik des Dr. Doyen überführt, der den Zustand seines Patienten als sehr ernst bezeichnete. Die Nachricht rief in der Kammer, wo sie gegen 5 Uhr bekannt wurde, Aufregung hervor. Der Marineminister begab sich sofort an das Schmerzenslager seines Sohnes.

GEHEIMRAT ASSMANN vom königlich preussischen Observatorium Lindenberg hat seit Jahren mit Hilfe von Registrierballons Diagramme eines meteorologischen Meßinstrumentes gesammelt, das nun, wie die »B. Z.« Mittags ausführt, berufen erscheint, die Sicherheit des Fluges wesentlich zu fördern. Es handelt sich um ein kombiniertes Barometer, Thermometer und Hygrometer, das in drei nebeneinander laufenden Kurven die Änderungen des Luftdruckes, der Temperatur und des Feuchtigkeitsgehaltes während des ganzen Fluges deutlich und übersichtlich niederschreibt. Der Ausschlag der drei »schreibenden Zeiger« so bemessen, daß unter idealen Verhältnissen die drei Kurven parallel laufen müssen. In Wirklichkeit treten aber recht bedeutsame Schwankungen ein, die nach einer Übung von wenigen Stunden in einfacher logischer Weise Aufschluß über den Zustand der Luft in weiterer Umgebung des Flugzeuges geben. Hier sei nur ein einfaches Beispiel genannt: Beim Steigen des Flugzeuges in größere Höhen nähme die Temperatur schneller ab als der Luftdruck; der Luftdruck ist also in der betreffenden Höhe zu groß, es muß sich über dem Flugzeug zu schwere Luft befinden. Ist die Differenz zu groß (was aus dem Diagramm ersichtlich ist), so beginnt die Luft nach unten durchzufallen, es entsteht zu sog.

saunte absteigende Luftströmungen, die Ursache der sogenannten Luftlöcher. Der Beobachter wird rechtzeitig gewarnt, höher zu steigen. Dieses Instrument wird in mehreren Exemplaren dem Reichsflugverein zur Verfügung gestellt, der für eine möglichst häufige kostenlose Benutzung sorgen wird.

DR. ELIAS hielt am 2. Dezember in einer Sitzung des Berliner Vereines für Luftschiffahrt einen interessanten Vortrag über »Luftfahrt und Afrika«. Einleitend erwähnte der Redner die Verwendung von Freiballons durch Napoleon im ägyptischen Feldzug und die Aufstiege Spelteris in Kairo und besprach dann die Frage, ob wirtschaftlich die Verwendung von Leukballons und Flugzeugen in Afrika von Nutzen sein könne. Nach Erörterung aller in Afrika möglichen Transportmittel und ihrer Geschwindigkeiten kam er zu dem Schluß, daß eine Verwendung von Flugzeugen zu wirtschaftlichen Zwecken nur dann möglich wäre, wenn Fluglinien mit festen Stationen, die etwa 75 km auseinander liegen müßten, geschaffen würden. Die Anlage derartiger Fluglinien und ihr Betrieb würde aber so hohe Kosten verursachen, daß ihre wirtschaftliche Rentabilität sehr in Frage gestellt werden müsse. Für militärische Zwecke dagegen sind die Leukballons und Flugzeuge von der allergrößten Bedeutung in Afrika. Die Beförderung eines Menschen oder wichtiger Nachrichten, die Auffindung des Feindes im Busch durch ein Flugzeug kann in einem afrikanischen Feldzug von der größten Wichtigkeit sein und die Landesaufnahme vom Leukballon oder Flugzeug aus kann in dem Bruchteil der Zeit und mit viel größerer Genauigkeit erfolgen als nach den bisher üblichen Methoden. Der Aktionsradius eines Zeppelin-Luftschiffes würde z. B. über ganz Deutsch-Südwestafrika reichen. In der auf den Vortrag folgenden Diskussion betonte Kapitän zur See von Pustau, daß gerade in den freien Steppen Westafrikas ein Aufstand von oben sehr leicht zu bekämpfen sein würde, und Dr. Fröhlich gab der Meinung Ausdruck, daß der Redner die wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt für Afrika wohl unterschätzt habe, daß vielmehr doch viele Verhältnisse denkbar seien, unter denen das Flugzeug und das Motorluftschiff auch wirtschaftlich in Afrika von sehr großer Wichtigkeit sein könne.

ZOLA hat die ungeheure Bedeutung des leichten Explosionsmotors für die Luftschiffahrt deutlich vorausgesehen. Die Berliner »Allg. Autom.-Ztg.« weist diesbezüglich auf den letzten Roman der Dreistädte-Trilogie hin: »Paris«. Der Roman ist im Jahre 1896 geschrieben worden. Dem Realisten, dessen Name für die Art seines Romans zum Schlagwort geworden ist, wurde immer wieder entgegengehalten, er sei mehr Denker als Poet, und wie er sich in jenem Jahre über die Bedeutung eines so prosaischen Dinges wie der Explosionsmotor ausspricht, das war kein Phantasiegebilde, wie es damals gedentet wurde, sondern, wie man heute sagen muß, das Ergebnis unerbittlich konsequenter Überlegung. Die Stelle findet sich im letzten Kapitel des genannten Buches, in dem die gesunde Werktätigkeit über das sterile Dogma hinweg zum menschlichen Lebensglick emporschreitet. Der gelehrte Chemiker Berteroy besucht Guillaume in dessen technischem Atelier. Zum ersten Male setzt einer der Söhne seinen unerfundenen Motor in Gang, mit dessen Konstruktion er monatelang beschäftigt gewesen ist: »Er war ein Wunder an Leichtigkeit und Kraft, ein Nichts an Gewicht im Verhältnis zur gewaltigen Leistung, die er entwickelte. Sein Gang war von vollkommener Ruhe, geräusch- und geruchlos.« Es ist ein Wunderwerk, das Sie da geschaffen haben,« ruft Berteroy aus und prophezeit: »Seine Verwendung wird von unübersehbaren, sozialer und menschlicher Bedeutung sein. Sicherlich, so lange wir auf den elektrischen Motor warten, den wir noch nicht haben, ist das der Idealmotor, die mechanische Bewegung ist für alle Fahrzeuge gefunden, die Luftschiffahrt hinfort möglich, das Problem der Kraftaufspeicherung endgültig gelöst. Und welcher Riesenschritt, welcher ungestüme Fortschritt, die Distanzen noch mehr verringert, alle Wege geöffnet bis schließlich zur Verbrüderung der Menschheit!... Eine große Wohltat, ein herrliches Geschenk,

meine lieben Freunde, ist es, was ihr da der Welt zu teil werden laßt!«

EIN BEMANNTER DRACHEN ist am 17. Dezember auf dem Tempelhofer Felde bei Berlin abgestürzt, wobei der Insasse sich erschlug. Es fanden dort schon seit längerer Zeit Versuche mit einem manutragenden Drachen statt, welchen seine Erfinder, der Kassier Weichert und der Kaufmann Herbert, »Rolo-plau« nannten. Es gehörte zu den Hauptvergnügungen der Anwohner des Tempelhofer Feldes, unentgeltlich mit dem »Rolo-plau« Aufstiege zu unternehmen und auf diese Art einen prächtigen Überblick über das Panorama der Reichshauptstadt zu genießen. So war auch am 17. Dezember der Betrieb wieder äußerst reg. Nachdem verschiedene Aufstiege ohne Zwischenfall glatt verlaufen waren, bestieg auch der 35 Jahre alte Karussellbesitzer Reissig den etwas primitiven, einer Schaukel ähnlichen »Beobachtungskorb« und fuhr, seinen Bekannten vergnügt zuwinkend, in die Höhe. Es muß bemerkt werden, daß ein ziemlich heftiger Wind wehte. Das tragende System bestand aus zwei Drachen. Als die zwei Drachen mit dem Insassen sich etwa 200 m hoch befanden, löste sich — wie »B. Z. a. Mittag« schildert — der obere Drache infolge Kabelbruchs los und wurde vom Winde abgetrieben. Der andere Drache fing an zu schwanken und senkte sich bis auf etwa 100 m zur Erde nieder. Reissig fiel aus dem Drachen heraus, der Drache selbst jedoch berührte nicht die Erde, sondern stieg sofort wieder auf seine ursprüngliche Höhe und mußte erst von Polizeibeamten mit Hilfe des Publikums heruntergeholt werden. Eine polizeiliche Genehmigung zur Vornahme dieser Aufstiegsversuche war weder nachgesucht noch erteilt worden. Reissig, der in einem Kraukewagen zuerst nach dem Garnisonslazarett und dann nach der Charité überführt wurde, starb auf dem Wege kurz vor seiner Aufnahme ins Kraukenhause.

IM DEUTSCHEN REICHSTAG werden zur Entwicklung der Luftschiffahrt und zur Beschaffung von Flugzeugen und Luftschiffen und drei Millionen Mark gefordert, ohne daß die Pläne im einzelnen veröffentlicht werden. Außerdem werden Mittel zur Einrichtung eines Flug- und Schießplatzes verlangt, den man in der Nähe von Kuxhaven vermuten darf. Mit dieser Station wird der systematische Ausbau von Luftfahrzeugstationen begünnen. Der Führer der Nationalliberalen, Abgeordneter Bassermann, forderte kürzlich bei seinen Ausführungen über Kriegsbereitschaft und Schlagfertigkeit von Heer und Marine auch besonderes Augenmerk für die Schaffung und Ausbildung der Luftflotte. Er sagte: »In bezug auf die Militärverwaltung haben wir noch manche Wünsche, die wir später vortragen werden. Dazu gehört auch die Frage der Schaffung einer deutschen Luftflotte. Es ist angekündigt worden, daß wir eine Vorlage in dieser Richtung bereits in Kürze zu erwarten haben. Wir erkennen dabei dankbar die Verdienste an, die sich Graf Zeppelin erworben hat. (Lebhafte Zustimmung.) Wir haben die Pflicht, diesen unseren Vorgesprang in der Luftschiffahrt vor dem Auslande auszunützen und uns diese Kriegswaffe in genügender Zahl zu sichern.« (Erneute Zustimmung.) In seinem Finanzexposé kam der Staatssekretär des Reichsschatzamtens Kühn auf die Frage zurück und äußerte sich über die Luftflotte wie folgt: »Unter den Beschaffungen auf dem Verkehrsgebiete befinden sich auch die Ausgaben für die regelmäßige Fortbildung der Luftfahrzeuge. Im Hinblick auf die Fortschritte der Technik auf diesem Gebiete und das Vorgehen anderer Staaten wird sich eine einmalige weitere Bereitstellung von Mitteln nicht vermeiden lassen. Sie wird eventuell in Gestalt eines Ergänzungsetats zu erfolgen haben.« In der Debatte äußerte sich der Redner der Konservativen, Graf Westarp, wie

folgt: »Wir haben ferner die sehr interessante und erfreuliche Ankündigung des Reichssekretärs vernommen, wonach uns voraussichtlich noch ein Ergänzungszug zugehen werde mit Forderungen des Luftschiffwesens. Wir haben mit den Zeppelinischen Luftschiffen einen großen Vorsprung vor dem Auslande. Ohne mich über den strategischen Wert der Luftschiffe näher zu äußern, halte ich es für selbstverständlich, daß, wenn die Militär- und Marineverwaltung ihren Wert anerkennen, wir die Mittel bewilligen müssen, um diese Truppegattung auf dem richtigen Stande zu erhalten.«

IN DEM PROZESS der Deutschen Flugplatzgesellschaft zu Berlin-Johannisthal gegen Louis Blériot ist am 12. Dezember vom Landgericht Frankfurt nach dreijähriger Prozeßdauer ein vorläufiges Urteil ergangen. Gegenstand des Prozesses ist folgender Fall: Die Berliner Flugplatzgesellschaft hat Blériot, der am 26. und 27. September 1909 in Johannisthal Flüge ausführt, für den ersten Tag 20.000 M. vergütet. Die Gesellschaft forderte später die 20.000 M. zurück, weil Blériot angeblich nicht sportmäßig und nicht in Konkurrenz geflogen sei. Ferner forderte die Gesellschaft Entschädigung, wodurch sich die Streitsumme auf insgesamt 40.000 M. erhöhte. Blériot beantragte Abweisung und forderte in einer Widerklage das Honorar für den zweiten Tag von 20.000 M. sowie Kosten für den Transport seiner Apparate in der Höhe von 873 M. Der geogenerische Anwalt blieb dabei, daß Blériot auch dem Wortlaut des Vertrages die Verpflichtung eingegeben sei, sich an den Konkurrenzen zu beteiligen, was er nicht getan habe. Deshalb könne man die irrtümlich gezahlten 20.000 M. für den ersten Tag zurückfordern. Nach dem vorläufigen Ausspruch des Gerichtes wird nun die Flugplatzgesellschaft zur Zahlung von 20.000 M. nebst Zinsen an Blériot für den zweiten Flugtag in Johannisthal verurteilt, wenn Blériot den Eid leistet, daß er am 26. und 27. September 1909 in Johannisthal je einen Flug von zwei Minuten Dauer ausgeführt hat, wobei er jedesmal die Startlinie überflog. Verweigert Blériot diesen Eid, so muß er die 20.000 M., die er bereits für den ersten Flugtag erhalten hat, an die Gesellschaft zurückvergüten. In diesem Falle wird auch die Klage der Gesellschaft auf Schadenersatz wegen entgangenen Gewinnes (40.000 M.) dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. In der Begründung wird folgendes ausgeführt: Das Gericht ist der Ansicht, daß Blériot auch dem Inhalt des Engagementsvertrages verpflichtet war, an den Flugkonkurrenzen teilzunehmen. Er brauchte nur am ersten und zweiten Tage mindestens je zwei Minuten zu fliegen und dabei die Startlinie, die sich vor der Tribüne befand, zu passieren. Zweifelloß ist, daß er an beiden Tagen geflogen ist. Ob dagegen die Flüge zwei Minuten gedauert haben, und ob dabei die Startlinie überflogen wurde, steht noch nicht völlig fest. Die Wahrscheinlichkeit, daß beides geschehen ist, grenzt aber an Gewißheit. Das Gericht konnte daher ohne Bedenken Blériot den Eid darüber zuschieben, ob er an beiden Tagen je zwei Minuten geflogen ist.

OBERLEUTNANT ROBERT EYB hielt am 18. Dezember im Ingenieur- und Architektenverein in Wien vor einem zahlreichen Auditorium einen Vortrag über die Verwendbarkeit des Aéroplans zu militärischen Zwecken. Er begann mit einer Schilderung der bekannten Aéroplantypen, die auch im Bilde vorgeführt wurden. Ebenso wie seinerzeit in der Automobilindustrie, scheint sich, wie der Vortragende ausführte, auch in der Flugzeugkonstruktion wenigstens in den Prinzipien, eine gewisse Uniformierung zu vollziehen; man beginnt, nachdem die Hauptcharakteristika erkannt sind, sich immer mehr den feineren Details zuzuwenden und erzielt gerade hier durch sorgfältigste Anstrengung große Erfolge. Die Zeiten, da man nur auf die Fliegefähigkeit überhaupt sehen mußte, sind vorüber, so daß die Haupt Sorge heute der Flugsicherheit gilt. Apparate, wie die »Antoinettes«, mit der Latham als Erster den Ärmelkanal überquerte, dann die Voisinischen Doppeldecker und Santos-Dumonts »Demoiselles« sind heute überhaupt ausgestorben, und die seinerzeit so vielbewunderten Farman-Apparate gehen demselben Schicksal entgegen. Hierauf wurden die

kleinen flinken Blériot- und Nieuport-Flieger, die Etrichsche Taube und schließlich der Pfeilflieger, den Ingenieur Paulin in den Lohner-Werken konstruierte, im Bilde vorgeführt und ausführlich gewürdigt. Nach Eyb sind die Vorzüge eines guten Apparates die folgenden: Sicherheit des Motors, am besten erreicht durch Fliegen ohne Volllast, da kein Motor ununterbrochene Anspannung seiner ganzen Kräfte aushalten kann, gute Landungsfähigkeit, große Steifigkeit, um im Rekognoszierungsflug rasch, große, vor Schüssen sichere Höhen gewinnen zu können, große Reichweite, um der eigenen Front vorans möglichst weit in das feindliche Gebiet vordringen zu können und große Geschwindigkeit. Die Aufgabe des Konstrukteurs ist es nun, zwischen allen diesen Forderungen ein möglichst glückliches Kompromiß zu schließen. Die Verwendung des Aéroplans als wirkliches Kampfmittel ist noch recht beschränkt. Die Anbringung von Maschinengewehren ist noch nicht möglich und die heutigen Lancierapparate geben nur, wenn die Höhe des Apparates das Schützenauge der Ansehung des Zieles nicht übersteigt, Treffsicherheit. Als Verkehrs- oder Sportmittel kommt der Aéroplan aus Aussicht des Vortragenden nur wenig in Betracht. Auf militärischen Gebieten aber dürfte er eine völlige Umwälzung hervorrufen. Der Vortrag wurde mit großem Beifall belohnt.

EINE ZIELFAHRT arrangierte am 1. Dezember der Berliner Verein für Luftschiffahrt. Es beteiligten sich daran dreizehn Ballons, die in Schirmgeordneter starteten und die Vorschriften bekamen, den Bahnhof von Runow an der Strecke Stargard-Köslin, etwa 200 km von Berlin, zu erreichen. Die Aufgabe schien anfangs nach der herrschenden Wetterlage ziemlich einfach, wurde aber durch das Umschlagen der Witterung recht schwierig. Da das Ziel für die in den oberen Schichten herrschenden West- und Südwestwinde zu nördlich lag, mußten die Führer zuletzt mehrere Stunden am Schlepptau fahren und wurden durch die häufig entgegengetretenden Hindernisse zu frühzeitiger Ballonsabgabe gezwungen, so daß sie, als nachher in der Gegend von Runow die herrschenden Schneegestöße die Ballons sehr belasteten, nicht mehr empor konnten, sondern zur Landung gezwungen wurden. Trotzdem aber kamen ein halbes Dutzend Teilnehmer bis auf 18–30 km an das Ziel heran und landeten in so kleinen Abständen voneinander, daß es genauer Messungen bedurfte, damit das Preisgericht entscheiden kann. Das approximative Resultat lautet: 1. »Anhalt« (Führer Gebauer), 18 km vom Ziel; 2. »Magdeburg« (Führer Dr. Heuch), 19 km vom Ziel. Die bei der Zielfahrt nötigen Küste illustriert sehr hübsch die im »Berl. Lokalan.« wiedergegebene Erzählung eines Passagieres des vermutlich auf dem dritten Platz kommenden Ballons »Leipzig«. »... Kaum hatten wir die Oder überschritten, als südlich von uns, allerdings noch in weiter Ferne, ein Ballon auftauchte, der uns im Laufe des Mittags, da wir leider nach Süden abgetrieben wurden, immer näher kam. Durch das Glas konnten wir bald erkennen, daß es der Ballon »Lübeck« war, der also in noch schlechterer Richtung dem Ziele zustrebte als wir. In etwa einem Kilometer Abstand fuhren wir nun gemeinsam am Schlepptau in nordöstlicher Richtung dem Pöne-See zu, dabei machte der »Lübeck« eifrige Anstrengungen, mehr aus Norden zu kommen. Etwas schadenfroh sahen wir »Besseres« im »Leipzig« den anfangs vergeblichen Bemühungen der »Lübeck«-Lente zu. Inzwischen kam der Pöne-See, dessen nördlicher Ecke wir in etwa 200 m Höhe zusehnten, während »Lübeck« am Schleppseil sich dem südlichen Ende näherte. Da erfaßte uns auf einmal ein heftiger Schneewirbel, trieb uns auf 400 m hinauf, und als wir nach andauerndem Ventilziehen endlich wieder herunter an das Schlepptau kamen, strich der »Lübeck« südlich von uns langsam über die Felder, während wir südlich einem Wald zustrebten, der uns recht lange festhielt und uns erst dann freigab, als unser 100 m langer Schleppseil Ernst machte und verschiedene besonders boshafte Böenmassen tödliche Nackenschläge versetzte, so daß sie laut aufschreiend niederbrachen. Langsam fuhren wir nach Dölitz weiter,

wo wir aus Rücksicht auf die Kirchturmspitze wieder einige Säcke Ballast opfern mußten. Schon ziemlich geschwächt überschritten wir dann die Ibaa, einen kleinen Nebenfluß der Oder, und gerieten darauf in einen immer heftiger werdenden Schneesturm, in dem wir unsere Konkurrenten, den Ballon »Lübeck«, bald aus den Augen verloren. — Ungefähr 35 km. später landeten wir zwischen Klein-Silber und dem Rittergut Steinberg, etwa 5 km nordöstlich von Reetz.« Der »Lübeck« war in nächster Nähe niedergegangen.

EINE BALLONABWEHRKANONE, die alle bisherigen ähnlichen Kampfmittel übertreffen soll, hat Ehrhardt in Düsseldorf herausgebracht, und zwar in mehreren Modellen, deren Kaliber sich zwischen 5 und 10½ cm bewegen. Die größte Schußweite der kleinsten Kanone erstreckt sich ungefähr auf 9700 m. Die größte Elevation beträgt 70°, wobei das Geschöß bis 6800 m Höhe erreicht, was bedeutend höher als die bisher erreichte Höhe von Luftschiffen ist. Eine noch mächtigere Waffe ist die 10½ Zentimeter-Kanone, die bei 43° Elevation ca. 11.000 m Schußweite hat. Die größte Höhe wird dabei mit ca. 4000 m erreicht. Auch dieser Kanone kann man eine Elevation bis 70° geben, wobei das Geschöß bis 8000 m hoch steigt. Die Kanone kann auch auf einer Feldlafette montiert werden. Diese Montierung hat den Vorteil, daß sie auch als gewöhnliches Feldgeschütz gebraucht werden kann. Da diese sich aber nicht so schnell fortbewegen lassen, wie die schnell dahin fliegenden Luftschiffe es für nötig erscheinen lassen, hat Ehrhardt einen Motorwagen vorgesehen, worauf die Kanone montiert wird. Dieser Motorwagen ist so gebaut, daß er Felder durchqueren und Gräben nehmen kann, während die Geschwindigkeit pro Stunde im Maximum etwa 60 km beträgt, also die schnellste Kavallerie übertrifft. Die Kanonen werden auf einem pivotartigen Zapfen montiert, die ganze Lafette ist drehbar und auf einer Metallplatte befestigt, auf der sie nach allen Winkeln gedreht werden kann. Ebenso kann die Ballonabwehrkanone auf Kriegsschiffen u. s. w. montiert werden. Die originale Zielrichtung der Kanone ermöglicht es, Irrtümer, die von Seitenabweichungen oder schiefer Radstand herrühren, sehr leicht zu beseitigen. Da sich das Luftschiff schnell bewegt, muß das Geschöß fähig sein, sich ihm rasch anzupassen oder, mit anderen Worten, der Sprengpunkt des Geschosses muß schnell geändert werden können. Dies wird durch einen automatischen Zünderstellschlüssel bewirkt. Das Geschöß für Luftfahrzeuge ist kein einfaches Schrapnell, sondern eine Vereinigung von Granate und Schrapnell mit entsprechend doppelter Tätigkeit, ein Brisanzschrapnell, dessen Erfinder Ehrhardt und Kapitän von Essen sind. Die Berliner »Allg. Autom.-Ztg.« äußert sich mit Bezug auf dieses neue Erzeugnis der Geschütztechnik wie folgt: »Inwiefern heutige Feldzüge durch Luftschiffe beeinflusst werden und wie sich die Luftfahrzeuge mit so wundervollen Resultaten entwickelt haben, darüber haben sich schon viele maßgebende Offiziere des In- und Auslandes ergangen. Aber alle Kalkulationen werden entkräftet durch das Vergessen eines wichtigen Faktors und dieser ist die Wirkung des Gewehr- und Geschützfeuers auf alle Arten von Luftschiffen. Es ist unbestreitbar gewiß, daß keiner von den kühnen Luftschiffern Gutes geleistet haben würde, wenn sie dem feindlichen Feuer ausgesetzt gewesen wären, daher kommt auch die Übertreibung des See- und Gefechtswertes aller Luftfahrzeuge, die sich noch mehr geltend macht, da Versuche dieser Art sehr schwer möglich sind. Aber wie jedes Gift sein Gegengift hat, so hat auch jede Erfindung ihre Gegenerfindung. Dieses sogenannte Gegenmittel ist nun in der Konstruktion eines Feldgeschützes mit großer Erhöhung gefunden, welches fähig ist, gegen alle Luftschiffe ebenso wirksam zu kämpfen wie die Vogelflüge gegen aufsteigende Fasane.«

DIE ENGLISCHE REGIERUNG hat im Auslande zwei Lenkbalkons bestellt; in Frankreich den bereits kürzlich erwähnten Astra-Torres-Ballon, in Deutschland ein Parseval-Luftschiff, welches bis zum Frühjahr 1918 fertiggestellt werden soll. Nach dem »Berl. Tagebl.« ist dieser bereits im Bau befindliche »Parseval« ein ziem-

lich großer Luftkreuzer. Der Rauminhalt beträgt etwa 10.000 m³, die Länge 90 und der größte Durchmesser 15 m. Die Gondel wird etwa 12 m lang, 1,60 m breit und bietet Raum für 15 bis 20 Personen. Zwei Maybach-Motoren von 150 H.P., die zwei Propeller treiben, sollen dem Ballon eine Geschwindigkeit von 18 Metersekunden oder etwa 65 km in der Stunde verleihen. Die Fahrtdauer taxiert man auf 20 bis 25 Stunden, die größte Steighöhe des Ballons auf 2000 m. Für die Bedienung des Schiffes sind fünf bis sechs Personen erforderlich. Das Luftschiff wird mit allen Neuerungen versehen sein, die in den letzten Jahren von der Parseval-Gesellschaft an ihren Ballons ausprobiert worden sind. Im Frühjahr sollen die ersten Probefahrten von Ritterfeld aus im Beisein einer aus mehreren Offizieren bestehenden englischen Militärkommission angetreten werden. Es wird verlangt, daß das Luftschiff sich 20 Stunden in der Luft halten und eine Höhe von 1500 m erreichen kann. Über die Armierung des englischen Luftkreuzers, die erst in London erfolgen wird, wird Stillschweigen bewahrt. Wie verlautet, soll der Ballon, der durch seine Konstruktion bedeutende Tragkraft besitzt, mit einem Schnellfeuergeschütz ausgerüstet werden. Die Bestellung dieses Ballons, beziehungsweise ihre Annahme durch die Fabrikanten wurde in verschiedenen deutschen Blättern abfällig kritisiert. Die »Vossische Ztg.« wendete sich deshalb an den Professor Dr. von Parseval um Auskunft und erhielt von ihm eine Erklärung, wonach die Regierung und die Militärbehörden nichts gegen den Bau von Parseval-Ballons für England oder andere Staaten einzuwenden haben. Parseval schreibt dem genannten Blatte: »Unsere Gesellschaft wird niemals ein Luftschiff auf das Ausland verkaufen, obne des Einverständnisses der maßgebenden Stellen der Reichsregierung gewiß zu sein. Die Reichsregierung steht aber gottlob auf einem weitausgerechten Standpunkt. Die Reichsregierung sagt sich ganz richtig, daß unsere Privatindustrie im Luftschiffbau so lange auf ausländische Lieferungen angewiesen ist, als die deutsche Wehrkraft sie nicht bis zur Rentabilität beschäftigen kann. Bei Zepplins liegt die Sache insofern anders, als er eine Volksgesellschaft verwaltet und dadurch eine gewisse moralische Verpflichtung hat, seine Erzeugnisse nur der deutschen Wehrkraft zur Verfügung zu stellen. Eine Verzinzung dieser Volksgesellschaft verlangt niemand. Unsere Gesellschaften haben zunächst eine Million à fonds perdu zur Verfügung gestellt, um das unstarre System bis zu seiner heutigen Vollkommenheit zu entwickeln. Nachdem dieses Kapital zweckentsprechend verbraucht war, ließen sich weitere Mittel à fonds perdu nicht finden. Dagegen fanden sich die meisten unserer Gesellschafter bereit, Kapital in einer neuen Gesellschaft zu investieren, um den Luftschiffbau rentabel zu gestalten. Nur so ist uns die Fortführung des Baues unstarrender Luftschiffe möglich geworden. Jedes neue Schiff, das wir bauen, sei es für das Inland oder für das Ausland, bereichert unsere Erfahrungen und bringt uns neue Mittel. So entsteht auch durch ausländische Lieferungen ein indirekter Nutzen für unsere Wehrkraft. Die Namen unserer Gesellschafter bürgen dafür, daß wir uns nicht in einen Gegensatz zu den Intentionen der Reichsregierung setzen werden.«

Patentbericht,

mitgeteilt vom Patentamtsbureau Dr. Fuchs und Ingenieure Korufeld und Hamburger, Wien, VII Siebestergasse 1.

Oesterreich.

Ausgelegt am 15. Dezember 1912, Einspruchsfrist bis 15. Februar 1913.

Kl. 77 d. Aladar de Bajza, Privatier in London. — Luftschiff, bei welchem die Maschine gemeinsam mit ihrem angeschlossenen Propeller gegenüber dem Luftschiffkörper in der wagrechten Ebene gedreht werden kann: Die die Maschine tragende Plattform besitzt eine lösbare Kupplung, derart, daß ein Einschwenken des Luftschiffkörpers in die Richtung der Propellerachse ermöglicht ist.

Kl. 77d. Artur Bodan, Ingenieur, o. ö. Professor der k. k. technischen Hochschule in Wien. — Träger, insbesondere für Luftfahrzeuggestelle, bestehend aus gewickeltem Papier mit Drahteinlagen: In den auf Druck beanspruchten Teilen sind Stäbe aus Holz oder Fischbein oder Metallröhren eingebettet.

Kl. 77d. Eugène Marie Charpentier, Konstrukteur in Saint-Venant, Frankreich. — Strebe o. dgl. aus Holzlamellen mit Gewebeseinlagen, insbesondere für Luftfahrzeuge: Die Verbindungsflächen stellen im Querschnitt eine gebrochene oder krumme Linie dar.

Kl. 77d. Max Raabe, Leutnant a. D. in Kronberg im Taunus, Deutsches Reich. — Fingerring mit durch Windfahnen verstellbaren Flächen: Die Haupttragflächen sind in ihrer Ebene drehbar und mit lotrechten Windfahnen versehen.

Kl. 77d. Bertold Rosenmann, Ingenieur in Lemberg, und Sebastian Armbruster, Firma in Wien. — Schraubenpropeller, bestehend aus schraubenförmig verwundenen Holzblättern: In die Blätter sind Schnitte parallel zur Blattebene geführt, die nur soweit reichen, daß die Blätter an der Stelle der Nabe ungeteilt bleiben.

Deutschland.

Ausgelegt am 16. Dezember 1912, Einspruchsfrist bis 16. Februar 1913.

Kl. 77a. Alexandre Terrisse, Versailles, Frankreich. — Abwurfvorrichtung für Flugfahrzeuge.

Kl. 77a. Hermann Werner, Kiel, Hansastr. 76. — Steuer für Luftfahrzeuge.

Kl. 77a. Jakob Zimmermann, Düsseldorf, Amsterdamerstraße 155. — Zerlegbares Luftschiff.

D. R. Gebrauchsmuster.

Franz Symannik, Schweinfurt. — Flugzeug. Gustav Johansson, Hamburg, Hermannst. 35/37. — Gekapselter Schneckenpropeller.

O. Trinks Luftfahrzeugmaterial, Berlin. — Spanschloßhalter.

E. Kreutzberg, Dresden, Bürgerwiese 18. — Steuerapparat für die Verwindungsflächen von Aeroplanen.

Gustav Schnog, Köln a. Rh., Schildergasse 88. — Luftfahrzeuge.

Ferdinand Petmucky, Frankfurt a. M., Rechenstraße 3. — Doppelballon.

BRIEFKASTEN.

„ROMUALD“ in S. — „Avions“ werden gegenwärtig in Frankreich die militärischen Flugmaschinen ohne Rücksicht auf ihr System genannt. Sie werden dadurch bloß als französische Militärflugzeuge charakterisiert.

„OB.“ in Z. — Der Inhaber des aviatischen Weltrekords der Höhe war bis zum 11. Dezember der Franzose Legagneux. Er stieg am 17. September v. J. in Issy-les-Moulineaux 6450 m hoch. Am 11. Dezember überbot der Südfranzose Garros diesen Rekord, indem er in Tunis 6600 m hoch flog.

F. v. D. in M. — Die Beteiligung der Flieger Védries, Frey und Prévost als Vertreter Frankreichs an dem letzten Gordon Bennett-Wettbewerb der Aeroplane beruhte nicht auf einer Wahl dieser Personen, sondern auf einem Eliminationswettbewerb, aus dem eben diese drei als die Besten hervorgingen. Der nächste Anwärter wäre Bonson gewesen.

Für das österreichische Patent Nr. 47.551 des Herrn Dr. Hugo Erdmann in Charlottenberg, vom 1. Dezember 1910, betreffend:

„Verfahren zum Füllen von Luftballons und zur Erhaltung ihrer Tragfähigkeit während der Fahrt durch flüssigen Wasserstoff“ werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht.

Gefällige Anfragen sind zu richten unter „J. L. N. 4597“ an die Verwaltung dieses Blattes.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Couannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques.

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

Bei der Wichtigkeit astronomischer und meteorologischer Kenntnisse für die Luftschiffahrt empfehlen wir allen Interessenten ein Abonnement auf die Illustrierte Halbmonatschrift für Astronomie und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD
Direktor der Treptow-Sternwarte.

Der 13. Jahrgang begann am 1. Oktober 1912.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede Buchhandlung und den Verlag der Treptow-Sternwarte, Berlin-Treptow.

Bezugspreis für Deutschland und Österreich-Ungarn vierteljährlich M. 3.— (für das Ausland vierteljährlich M. 4.—).

The National Aeronautic Magazine of America

„FLY“

ISSUED MONTHLY.

Balloons Airships Flying Machines.

From thirty to fifty beautiful illustrations each number. A popular magazine read by everybody interested in Aeronautics. Send Postoffice order for \$ 1.50 for a year subscription to the

AERO PUBLISHING COMPANY

BETZ BUILDING, PHILADELPHIA, PA.

Sample copies 10 cts. each.

Der ETRICH-MONOPLAN

besitzt nach dem Urteile der Fachwelt die größte Stabilität und Gleitfähigkeit, ist somit
der sicherste Apparat.

Fast sämtliche Preise der 1. österreichischen Flugwoche wurden auf Etrich-Monoplanen gewonnen, und zwar:

Kaiserspreis für Überlandflug: Oberleutnant v. BLASCHKE und Rittmeister v. UMLAUFF.

Kaiserspreis für Höhe: Oberleutnant BIER.

Landespreis für Dauer: KARL ILLNER.

Landespreis für Distanz: Oberleutnant BIER.

Landespreis für Höhe: Oberleutnant BIER.

Geschwindigkeitspreis: Ingenieur STANGER.

Überlandflug-Teilungspreis: Oberleutnant MILLER, Oberleutnant BIER, Ingenieur STANGER, Oberleutnant v. BLASCHKE, HERMANN HOLD, Oberleutnant STOHAZL.

Preis der Stadt Wien: Oberleutnant BIER und Oberleutnant v. BLASCHKE.

Preis der Gemeinde Neunkirchen: Oberleutnant MILLER.

Preis des Kriegsministeriums: Oberleutnant MILLER.

Preis des Handelsministeriums: MOTOR-LUFTFAHRZEUG-GESELLSCHAFT, und viele Tagespreise.

Flugunterricht zu günstigen Bedingungen.



MOTOR-LUFTFAHRZEUG-GESELLSCHAFT M. B. H., WIEN XIII/3.

LA REVUE DE L'AVIATION

PUBLICATION MENSUELLE ILLUSTRÉE

4^e ANNEE.

Paraissant le 1^{er} de chaque mois.

4^e ANNEE

Le Numéro 75 centimes. **ABONNEMENTS:** FRANCE, un An 6 francs; ETRANGER, un An 8 francs.

DIRECTION-RÉDACTION: 8, Rue de la Grange-Batelière, PARIS.

TÉLÉPHONE: 318-42.

Niederösterreichische Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

I. Lebens- und Renten-

Versicherungsanstalt:

Versicherungen in ganz Oesterreich auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erlebens-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung; vorteilhafte Alters-Invalditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse);

II. Brandschaden-

Versicherungsanstalt:

Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten;

III. Hagel-Versicherungs-

anstalt:

versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Boden-erzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen;

IV. Vieh-Versicherungs-

anstalt

versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer an ihrem in Niederösterreich dargestellten Vieh, beziehungsweise Pferdebestände erleiden sollten;

V. Unfall- und Haftpflicht-

Versicherungsanstalt:

Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht sowie Wasserleitungsschäden-Versicherungen.

Neu eingeführt: **Wasserleitungsschäden-Versicherung.**

Darübergehende Aufträge sind zu richten an die niederöstr. Landes-Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt.

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE“ geboten.

Sitz der Anstalten: WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste an heutzutage beabsichtigen, heissen ihre Adresse bekanntzugeben.

Winter 1912/13. Schnellzugs-Verbindungen. Winter 1912/13.

Gültig vom 1. November 1912.

Wien (Stbhf.) — Wien (Stbhf.)									
über Cervignano					über Cormons				
720	ab Wien Stbhf.	845	925	ab Wien Stbhf.	900	915	980	1000	ab Wien Stbhf.
920	Sammering	1000	1115	Sammering	700	615	1000	1070	Sammering
1025	Bruck a. d. M.	925	1200	Bruck a. d. M.	630	440	1115	975	Bruck a. d. M.
1135	Graz	925	1200	Graz	520	330	1115	975	Graz
1225	Marburg Hauptbhf.	1225	1200	Marburg Hauptbhf.	320	225	1115	975	Marburg Hauptbhf.
1325	Öll	1125	945	Öll	140	115	975	975	Öll
1425	Lachbach	945	640	Lachbach	120	115	975	975	Lachbach
1525	Altschir-M.	650	945	Altschir-M.	820	680	1140	1170	Altschir-M.
1625	Pinne	650	1015	Pinne	810	700	1140	1170	Pinne
1725	Nabreuna	700	890	Nabreuna	810	700	1140	1170	Nabreuna
1825	Triest S. B.	650	890	Triest S. B.	810	700	1140	1170	Triest S. B.
1925	Monfalcone	650	745	Monfalcone	810	700	1140	1170	Monfalcone
2025	Venedig	650	745	Venedig	810	700	1140	1170	Venedig
2125	Malland	650	745	Malland	810	700	1140	1170	Malland
2225	Florenz	650	745	Florenz	810	700	1140	1170	Florenz
2325	Rom	650	745	Rom	810	700	1140	1170	Rom
2425	Neapel	650	745	Neapel	810	700	1140	1170	Neapel
über Pontebba									
720	ab Wien Stbhf.	845	925	ab Wien Stbhf.	900	915	980	1000	ab Wien Stbhf.
920	Sammering	1000	1115	Sammering	700	615	1000	1070	Sammering
1025	Bruck a. d. M.	925	1200	Bruck a. d. M.	630	440	1115	975	Bruck a. d. M.
1135	Graz	925	1200	Graz	520	330	1115	975	Graz
1225	Marburg Hauptbhf.	1225	1200	Marburg Hauptbhf.	320	225	1115	975	Marburg Hauptbhf.
1325	Öll	1125	945	Öll	140	115	975	975	Öll
1425	Lachbach	945	640	Lachbach	120	115	975	975	Lachbach
1525	Altschir-M.	650	945	Altschir-M.	820	680	1140	1170	Altschir-M.
1625	Pinne	650	1015	Pinne	810	700	1140	1170	Pinne
1725	Nabreuna	700	890	Nabreuna	810	700	1140	1170	Nabreuna
1825	Triest S. B.	650	890	Triest S. B.	810	700	1140	1170	Triest S. B.
1925	Monfalcone	650	745	Monfalcone	810	700	1140	1170	Monfalcone
2025	Venedig	650	745	Venedig	810	700	1140	1170	Venedig
2125	Malland	650	745	Malland	810	700	1140	1170	Malland
2225	Florenz	650	745	Florenz	810	700	1140	1170	Florenz
2325	Rom	650	745	Rom	810	700	1140	1170	Rom
2425	Neapel	650	745	Neapel	810	700	1140	1170	Neapel

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Soortsilberer Wien“.

Nummer 2.

Wien, 15. Januar 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Luftschifffahrt und Charakter. — Pariser Brief. — Aus Frankreich. — Politische Maßnahmen. — Louis Paul Cailletet f. — Gordon Bennett-Wettfahrt. — Sport und Industrie. — Die deutsche Nationalflugspende. — Deutscher Luftfahrer-Verband. — Todesopfer. — Notizen. — Patentbericht. — Briefkasten. — Inserate.

LUFTSCHIFFFAHRT UND CHARAKTER.

So viele Charaktere und Temperamente es unter den Menschen gibt, so verschieden verhalten sich diese auch als Luftfahrer. Ich kann mich an einen ehemaligen Luftkollegen erinnern, der durchaus nach zwei Ballonfahrten schon eine Alleinreise, noch dazu bei Nacht, unternehmen wollte und auch richtig mit Geschick und gutem Erfolge durchführte. Dagegen gibt es wieder andere, die selbst nach zehn Aufstiegen ein saueres Gesicht machen, wenn man von ihnen als Führerprobe eine Solofahrt verlangt. Die Probe, die meines Erachtens jeder ablegen sollte, der zum Freiballonführer ernannt werden will, hat einen guten Sinn; sie ist eine Prüfung gleichzeitig der technischen Fertigkeit wie auch der charakterologischen Eignung. Soll man einem, der sich selbst nicht traut, andere anvertrauen?

Das Verhalten der Ballonpassagiere im Korb bei der Erstlingsfahrt kann auch sehr verschieden sein, obgleich man meistens die Beobachtung machen kann, daß selbst ängstliche Gemüter sich rasch beruhigen, wenn die ersten Augenblicke vorüber sind und der Ballon seinen unvergleichlich ruhigen Gang eingeschlagen hat. Vor allem pflegen die sonst Schwindligen über die Abwesenheit jedes Schwindelgefühls vernünftig zu staunen. Nicht jeder kommt aber dazu, sich von dieser angenehmen Abwesenheit zu überzeugen; es sind mir nämlich Fälle einfallen — wenn auch nur sehr wenige — wo ein Passagier während des ganzen Verlaufes der Fahrt nicht dazu zu bringen war, über den Korbrand hinauszuschauen, sondern es vorzog, sich in der Gondel recht klein zusammenzukauern. Den Gegensatz zu so einem Passagier, der von der

ganzen Fahrt natürlich nichts hat, als daß er nachher mit Stolz erzählen kann, er sei Ballon gefahren, bildet der andere, der sich wieder so sicher und geborgen fühlt, daß er, über einer weißwolligen Wolkenschicht fliegend, erklärt, am liebsten möchte er aus der Gondel hinaus auf diesen einladenden Teppich steigen. Große Besorgtheit verrät einmal als Anfänger ein Herr, der, obgleich nur ein kurzer Spazierflug von einstündiger Dauer projektiert war, absolut nicht davon abzubringen war, einen gewissen nächtlichen Gebrauchsgegenstand, den ich nicht näher bezeichnen will, an Bord mitzuführen.

Es gibt Leute, die zu jedem Anstiege erst im letzten Moment im Auto dahergerausht kommen, auch wenn sie nichts zu tun gehabt haben; das sind die Nachlässigen, die überhaupt alles für den letzten Augenblick lassen, womöglich so rücksichtslos sind, zu spät ins Theater zu kommen und so alle Nachbarn zu stören u. s. w. Dafür gibt es aber auch Gründliche, die bei allen Vorbereitungen dabei sein und sich keinen Handgriff entgehen lassen wollen. Selbstverständlich werden aus den letzteren Leuten die gediegenen Fahrer und Führer. Und was schon beim Freiballon gilt, gilt in noch höherem Maße für den viel gefährlicheren Aéroplan.

Eines der wichtigsten Erfordernisse, namentlich für die Lehrzeit des Aéroplanfliegers, ist die Geduld. Die meisten kommen mit einem großen Tatendrang aufs Flugfeld; sie wollen in acht Tagen berühmte Flieger werden. Dieser Drang nimmt allerdings meistens rasch ab, wenn sich die Erlangung der erträumten Flugfertigkeit immer mehr hinauszieht. Es darf nur einmal acht Tage lang schlechtes Wetter sein, so tritt ein Rückschlag ein und an die Stelle der feurigen Ungeduld tritt in den Herzen der Flieger eine Art Apathie, falls nicht bei energischen Charakteren die aufgestaute Tatkraft sich in Ärger umsetzt, den dann häufig der betreffende Fluglehrer zu fühlen bekommt. Wenn man aber bedenkt, wie viele hundert kleine

Umstände, die sich der Außenstehende nicht träumen läßt, die Ausbildung in geradezu tückischer Weise versögern können, so darf man den ungehaltenen Schülern eigentlich keinen Vorwurf machen.

Durch solche unvorhergesehene Umstände können oft wochenlange Pausen entstehen. Wer nun frei ist von der für den Flieger sehr verderblichen Eigenschaft der Oberflächlichkeit und mehr der Gründlichkeit zuneigt, wird so eine Pause tagtäglich dazu benützen, seine Kenntnisse der Maschine und alles dessen, was damit zusammenhängt, beständig zu erweitern. Er wird sich nicht scheuen, den Monteuren Handlangerdienste zu verrichten, und wird dabei von diesen über Motoren, Verspannungen u. s. w. aus jener Fülle von wertvollen Einzelheiten, die der Lehrer unmöglich alle beherrschen kann, einen reichen Erfahrungsschatz sammeln. Vor allem ist tätige Mitarbeit an Reparaturen, die auch in der besten Flugschule nicht zu vermeiden sind, äußerst wichtig für den jungen Flieger. Jeder sollte im Stande sein, im Ernstfalle sein Flugzeug selbst ausbessern zu können. Lobenswerter Eifer in der Richtung der Gründlichkeit trifft man namentlich bei solchen Herren an, die aus Liebe zur Sache, also als richtige Sportsleute, daran gehen. Oberflächlichkeit und Ungeduld eignen hingegen häufig jenen, die nur darum Flugpiloten werden, weil sie in möglichst kurzer Zeit muthelos viel Geld zu verdienen hoffen, und bei jenen allzu häufigen Desperados, die eben nichts zu verlieren haben. Der Fluglehrer, der viele Schüler heranbildet, hat reichlich Gelegenheit zu Charakterstudien. Die von Herzen dem Flug zugethanen Leute wird er daran erkennen, daß sie sich um alle Einzelheiten der Flugmaschine kümmern und daß sie immer pünktlich am Morgen zur Stelle sind. Freilich können sie nur so etwas lernen.

Ein zweischneidiges Schwert ist der Ehrgeiz. Auf der einen Seite zur Ausdauer und zu kühnen großen Taten anfeuernd, kann er zu einer großen Gefahr werden, namentlich wenn er sich mit etwas Leichtsinne paart, und schon gar am Anfang der Flugkarriere, wann noch keine gereifte Erfahrung der vorwärtstreibenden Kraft die nötigen Dämpfer aufsetzt. Es ist deshalb für einen Fluglehrer nicht unwichtig, den Schüler fühlen zu lassen, daß es mit seiner Fliegerei nicht weit her ist. Auf diese Weise kann einer Überhebung begegnet werden, die sich bei vielen sofort nach dem kleinsten Erfolge einstellt. Zu den selbstgefälligen Gefühlen kommen natürlich die Beweiskrüchereien nach einem Sieg, das Herausstürmen, Rufen und Klatschen des Publikums und die Lobspprüche der Presse. All das vermag einem jungen Manne leicht den Kopf zu verdrehen, so daß er sich schließlich als eine Art Halbgott fühlt. Es ist für viele sehr schwer, diese für den Charakter gefährliche Epoche zu überwinden. Gelingt ihm das nicht, so verliert er leicht jedes Urtheil über sich selbst und lebt schließlich ganz seiner Überhebung, bis einmal eine katastrophale Ernüchterung eintritt. — Und wie steht es mit den Damen als Flugschülerinnen?

Das Publikum ist ihnen gewiß dankbar, wenn sie fliegen lernen, denn es liebt ja Sensationen. Was nun die Fluglehrer betrifft, werden die Urtheile wohl verschieden sein. Es ist aber jedenfalls interessant, die Meinung eines erfahrenen Praktikers wie Hellmuth Hirth zu hören, auf den ich gleich noch ausführlicher zu sprechen kommen werde. Er schreibt: »Eines Tages rief mich Herr Rumpler in sein Bureau, um mich zu fragen, ob ich eine Schülerin, die schon über zwei Jahre lang bei anderen Firmen das Fliegen erlernen wollte, ausbilden würde. Ich warnte damals Herrn Rumpler, er hatte jedoch den Vertrag abgeschlossen und so war ich gezwungen, die Aufgabe zu übernehmen. Es reizte mich allerdings auch, die Dame auszubilden, der es bei den verschiedensten Systemen bisher nicht möglich gewesen war, das Fliegen zu erlernen. Ich wollte ihr beweisen, wie leicht das Fliegen auf einer »Taub« sei. Nach vieler Mühe und Not, erschwert durch den Oppositionsgeist, der den Frauen angeboren sein muß, gelang es der Schülerin endlich, die Pilotenprüfung abzulegen. Doch wie in allen Berufen, die gelegentlich die physischen Kräfte eines Mannes erfordern, glaube ich nicht, daß auf den heutigen Flugzeugen die Frauen etwas Großes leisten werden. Die ganze Sache wird von ihnen lediglich als Sensation aufgefaßt und dient dem Publikum nur zur Belustigung. Es ist vielleicht für den Flugplatz sehr viel wert, etwas darrartiges zu besitzen, das das Publikum, wenn nicht geflogen wird, durch solche Frauen immerhin unterhalten wird.«

Der Meisterflieger Roland Garros warf vor kurzem in einem Aufsatz in »La Vie au Grand Air« die Frage auf, ob es nicht vielleicht einen spezifischen Flugsinn oder, richtiger gesagt, eine besondere instinktive Veranlagung zum Fliegen gebe. Er wird zu dieser Frage durch folgende Überlegung hingedrängt. Im allgemeinen wird jeder als die zum Flug nötigen Eigenschaften etwa die folgenden bezeichnen: Mut, Kaltblütigkeit, Geistesgegenwart, leichte Beweglichkeit, Geschicklichkeit, körperliche Ausdauer, rasche Auffassungsgabe und auch rein physische Eigenschaften, wie tadellose Funktion der Atmungs- und der Kreislauforgane, schließlich Freisein von Schwindel. Jede dieser Eigenschaften könnte als ein Grundelement des Fliegercharakters gelten.

Nun steht aber die praktische Erfahrung damit in einigem Widerspruch. Einerseits sind nämlich unter den bedeutendsten Vertretern des aviatischen Sports manche, die wegen schwächerer Konstitution von der Assenkommission zurückgewiesen wurden, andere wieder, die niemals einen Sport betrieben haben, daher keine ausgebildete körperliche Geschicklichkeit und Elastizität mitbrachten. Andererseits gibt es wieder vollendete Sportleute, junge Athleten, mit ausgezeichnetem Training, treffliche Automobillenker, die trotz ihrer offenkundigen sportlichen Fähigkeiten die speziellen Schwierigkeiten des Fliegens nicht zu bewältigen verstehen.

Wenn man also zur Aufhebung des Widerspruchs eine ganz spezifische Eignung zum Fliegen voraussetzen will, so müßte man wohl weiter annehmen, daß diese besondere Befähigung durch die früher erwähnten anderen Eigenschaften noch wesentlich gesteigert, durch diese allein aber nicht ersetzt werden kann.

Garros meint allerdings nicht, daß man die Frage nach den nötigen Eigenschaften des Aviatikers genau beantworten können wird. Man wird niemals dahin gelangen, einem Menschen, der ungeschälte Male seinen Mut bekundet hat, von vorneherein die Prognose zu stellen, er werde ein guter Flieger werden. Dies wird sich stets nur durch Erprobung feststellen lassen.

»Man kennt«, so schreibt Garros, »in der Geschichte der Aviatik einige Beispiele von Piloten, von denen man dem Augenschein nach kaum eine besondere Befähigung für die Aviatik erwartet hätte, die aber in der Praxis bald große Erfolge erzielen konnten, oft nur infolge einer ungewöhnlichen Willensstärke, die bewundernswürter ist als die Leichtigkeit, mit der andere sich einen berühmten Namen machen. Derlei Beispiele sind aber einerseits ziemlich selten, anderseits fehlt es dieser Klasse von Aviatikern an dem, was ich den reinen Stil des Fliegens nennen möchte. Ich verstehe darunter nicht nur ein elegantes Steuern des Apparates, sondern vor allem auch das nötige Gefühl für Sicherheit und das Voraussehen möglicher Zwischenfälle.

»...Nur wer den nicht weiter zu beschreibenden Flugsinn hat, darf darauf rechnen, ein guter Aviatiker zu werden. Um es zu einem Meisterspiloten zu bringen, um Wettflüge zu gewinnen und Rekords zu schaffen, sind eben noch andere Qualitäten notwendig als die vorher angeführten.«

Die Empfindungen während des Fliegens sind charakterologisch auch von Bedeutung. Charaktereigenschaften und seelische Erfahrungen beim Fliegen beeinflussen einander gegenseitig.

Roland Garros führt ganz kuriose innere Erlebnisse an. Hier seien jene vom Rundflug von Anjou wiedergegeben.

»...Verschiedene schlimme Erfahrungen bei vorhergegangenen Wettbewerben hatten mir die Überzeugung beigebracht, daß mir die Ehre eines Sieges nun einmal nicht beschieden sei. Jedesmal, wenn ich die Siegespalme schon in Händen zu haben glaubte, hatte sich immer irgend ein Zwischenfall ereignet, der mich um den Erfolg brachte. Es war ja ganz schön, daß ich jetzt in Anjou von der zweiten Runde an allein im Rennen blieb, ich glaubte aber doch nicht an den endgültigen Sieg. Diese fixe Idee war mir immer hinderlich, sie hemmte meine stärksten Willensimpulse.

»Am Abend des ersten Tages fühlte ich mich glücklich, denn ich hatte die Etappe ohne jeden Zwischenfall vollendet. Allein meine Befürchtungen für den nächsten Tag verdoppelten sich. Ich konnte meiner Unruhe nicht Herr werden. Noch zehn Kilometer vor dem Ziel fehlte mir das rechte Ver-

trauen. Ich sah von fern das Flugfeld von Anjou, ich erkannte deutlich die Ziellinie. Aber sogleich stellte sich eine seltsame Vision ein: ich vermeinte ein Gespenst zu sehen, das mir den Motor zerrümmerte, ich befürchtete den Bruch einer Schubstange, das Reißen eines Spanndrahtes oder Benzinmangel, kurz lauter wenig ermutigende Dinge. Mit stoischer Ruhe wartete ich auf das Eintreffen der Katastrophe, die mich doch noch vor dem Ziel um den Sieg bringen sollte. Allein sie kam diesmal wirklich nicht.

»Als ich, schon oberhalb des Flugfeldes, die Zündung abstellte, da entfuhr mir ein Seufzer der Erleichterung. Jetzt mochte der Motor meinotwegen streiken so viel er wollte, mir war der Sieg doch sicher. Es war aber gewiß keine angenehme Sache, so lange Zeit unter derlei bedrückten Empfindungen das Flugzeug zu lenken.«

Oben sagte ich, ich werde auf Hellmuth Hirth noch ausführlich zu sprechen kommen. Er, der treffliche Sieger des Fernfluges Berlin—Wien, scheint jene persönlichen Eigenschaften, die sich in einem guten Flugpiloten vereinigen sollen, in seltenem Maße zu besitzen. Deshalb ist er auch von Erfolg zu Erfolg geschritten und erfreut sich der größten Sympathien. Sein Vater hat vor Jahren einmal gesagt: »Meine Buben müssen einmal junge Teufel im freien Feld fangen!« Wenn nun bei dem jungen Hellmuth sich wirklich die vorausgesagte Kühnheit, doch auch die Fähigkeit zur klugen Umsicht einstellte, war er tatsächlich zum Flieger prädestiniert. Ich führe aber noch aus einem anderen Grunde gerade ihn an, und zwar darum, weil er in seinem kürzlich erschienenen reizenden Buche »20 000 Kilometer im Luftmeer« viele interessante Einblicke in seine persönliche Entwicklung und seine Fliegerlaufbahn tun läßt. Als eine kleine Probe seiner Erlebnisse und auch der Feinheiten, mit denen der Wettflieger vertraut sein muß, führe ich seine folgende Schilderung eines Abschnittes vom Deutschen Zuverlässigkeitsflug 1911 an, bei dem er, obwohl damals noch Anfänger, einen schönen Erfolg errang.

»...Von maßgebender Seite wurde mir nahegelegt, daß ich mich mit den übrigen Fliegern zusammen tun sollte, um die Zwischenlandung in Müllheim in Wegfall zu bringen. Der Platz sei dort kein Landungsplatz, sondern eine wahre Selbstmördergrube. Es waren denn auch alle Flieger einverstanden, diese Landungsstelle zu übergehen, bis auf Jeannin, der mir in kollegialer Weise auch korrekten Aufschluß über die Gründe seiner Weigerung gab. Er meinte: »Hirthchen, Sie sind ein lieber, guter, netter Kerl, aber Sie sind jetzt mein Konkurrent. Sehen Sie! Als ich den Platz in Müllheim das erstemal sah, hielt ich es für ausgeschlossen, darin zu landen, doch habe ich das Landen seitdem dreimal geübt und weiß, es geht nur von einer Seite. Sie können darin überhaupt nicht landen, und sollte es Ihnen doch gelingen, hineinzukommen, so wird es mit Ihrer Maschine doch nicht möglich sein, wieder hell herauszukommen!«

»Jeannin malte mir nun in den schönsten Farben die Tücken dieses Platzes aus. Er beschrieb ihn mir sehr genau. Es sei eine große Kiesgrube von einem 5 bis 10 m hohen Damm umgeben in Form eines Hufeisens. An der offenen Seite dieses Hufeisens läge ein Dorf mit einem lieblichen, aber für Flieger recht unangenehmen Kirchturm und auf dem Damm ringsum ständen zum Überfluß auch noch Pappeln. Alles in allem sei der Platz etwa 150 m breit, einige hundert Meter lang und mit Schützengraben reichlich durchsetzt.

»Doch ich habe wenig Veranlagung zum Gruseligwerden, sog mir aber eine kostbare Lehre aus dieser Tatsache, indem ich mir vornahm, mich bei einer Konkurrenz künftig nicht wieder betümpeln zu lassen. Jede Konkurrenz ist Krieg. Es mußte also wohl oder übel in Mühlheim gelandet werden, da Jeannin darauf bestand. Ich biß die Zähne zusammen, ließ an meinem Apparat die hintere Schleifkufe absägen und den Tragflächen gab ich etwas mehr Anstellungswinkel, um damit einen kürzeren Start zu erzielen.

»Nun fiel mir auch noch auf, daß Jeannin in Baden-Baden beantragt hatte, die Zeit der Ankunft an den Etappenorten bis 9 Uhr abends zu verlängern, obwohl es doch um 9 Uhr um diese Jahreszeit schon völlig dunkel war.

»Alle diese Momente gingen mir durch den Kopf und es war mir ganz klar, daß verschiedene Flieger heute abends nach Mühlhausen weiterfliegen würden. Ich konnte weder den Zwischenlandungsplatz in Mühlheim, noch den Flugplatz Habsheim bei Mühlhausen. Es war $\frac{1}{2}$ 7 Uhr geworden und damit für mich höchste Zeit zum Starten. Ich meldete zum Frühpreis trotz sehr starken böigen Windes. Da ich mir sagte, du bist hier im Krieg, machte ich mir kein Gewissen daraus, der Maschine links und rechts volle Seitensteuerausschläge zu geben, so daß von unten gesehen meine Maschine angeblich infolge der Böen wie ein Betrunkener herumtanzte. Ich markierte also zu den tatsächlich vorhandenen Böen noch recht kräftige Pseudowindstöße, denn ich sagte mir, jetzt drehst du den Spieß einmal um und machst den anderen Angst. Ich mußte meine Absicht auch erreicht haben, denn es rührte sich unten kein Flugzeug.

»Da die Zeit drängte, meldete ich zum Probeflug und absolvierte auch diesen glücklich. Dann nahm ich meinen Passagier an Bord und startete nach dem berüchtigten Mühlheim, das durch Rauch markiert war, der mir den Eingang zur Hölle anzukündigen schien.

»Bis jetzt hatte sich von den übrigen Fliegern nichts geregelt. Ich hatte Rückenwind und kam mit großer Geschwindigkeit vorwärts. Glücklicherweise lag der Platz so, daß der Wind dem offenen Teil des Hufeisens zu wehte. So war es mir möglich, genau gegen den Wind in die Grube hineinzufliegen. Meiner Schätzung nach mochte er wohl immer noch mit zwölf Sekundenmetern wehen. Ich umkreiste den Flugplatz einigemal, um ihn anzusehen

und mir die beste Landungsmöglichkeit herauszusuchen, stellte den Motor ab und landete.

»Was nun folgte, hatte ich meiner Maschine nicht zugetraut. Wir wurden von den Sitzen geschleudert in immer kürzer und wuchtiger werdenden Impulsen, so daß wir schließlich aufstanden und uns in die Knie beugten, um die heftigen Stöße abzufangen. Ich hatte die Empfindung, daß der ganze Apparat in tausend Stücke gegangen sein müsse, aber er blieb völlig heil. Es war das erste- und letztmal in meinem Fliegerleben, daß ich über einen Landungsplatz laut schimpfte. Die uns empfangenden Herren erwiderten mir, daß ja ein Flieger dabei gewesen sei, als der Platz zur Landung aufgesucht wurde.

»Als ich mir noch überlegte, wie kommt du hier wieder heraus, sah ich eine kleine Straße, die quer durch das Flugfeld führte, und zu meiner großen Freude konnte ich auf ihr auch genau gegen den Wind anlaufen. Freilich war der Weg nur einige Zentimeter breiter als mein Randstaud; rechts und links befand sich ein tiefer Graben. Da ich in diesem Loch auch noch eine Probe-runde fliegen mußte, stellte ich meinen Monteur und Soldaten auf und wies sie an, die Maschine, wenn sie landete, genau auf dem Wege zu halten. Der erste Landungsversuch mißlang und ich gab noch einmal Vollgas, da ich die Straße nicht genau erreichen konnte. Ich ging wieder empor und diesmal gelang es mir, ohne fremde Hilfe genau auf dem Sträßchen zu landen und auszu-laufen. Damit war die vorgeschriebene Proberunde beendet.

Auch der Weiterflug Hirths ging damals glatt vor sich, während die übrigen Konkurrenten in Mühlhausen pünktlich Schiffbruch litten einschließlich des siegesgewissen Jeannin, der sich alles so schön zurechtgelegt hatte! Aber so ist einmal das Schicksal, das unerbittliche, das der Flieger in unsäglichen Formen kennen lernt.

Herbert Silberer.

PARISER BRIEF.

In der letzten Zeit tauchen immer mehr Kombinationen auf, mit denen man die Stabilität der Aéroplane zu erreichen trachtet. Wie, wenn nun das Problem überhaupt unlösbar wäre? Wenn man sich am Ende mit der bloßen Schulung und immer sorgfältigeren Ausbildung der Piloten begnügen müßte? Ich weiß nicht, wie es sich in Wirklichkeit damit verhalten mag; aber man beschäftigt sich ernstlich mit dieser prinzipiellen Frage. Ich finde in einer der letzten Nummern der Berichte der französischen Akademie der Wissenschaften die Erwähnung zweier der gelehrten Körperschaft vorgelegten Arbeiten über dieses Thema. Sie stammen von MM. René Arnoux und Witold Jarkowsky. Die Akademie hat es nicht für gut befunden, ein Résumé der ihr überreichten Arbeiten zu verfassen, vielmehr hat sich die Ballokommission

damit begnügt, ohne jeden Kommentar die Titel der Aufsätze zu publizieren. Mag sein, daß das Besreiben einer Geheimhaltung möglicherweise wertvoller Ideen zur heutigen Zeit dabei im Spiele ist.

»Zur heutigen Zeit« — ich meine damit die jetzige Epoche der Rivalitätskämpfe, wie sie auf dem Gebiet der Luftschifffahrt besonders zwischen Deutschland und Frankreich sich abspielen. In bewundernswertem Tempo vollzieht sich in Deutschland eine immer ausgedehntere Anwendung jener Prinzipien, die zuerst vom Grafen Zeppelin in der Praxis zu Erfolgen geführt wurden. Aus einem Budgetentwurf für 1913, welchen das preussische Kriegsministerium im Reichstag vorlegen soll, scheint die Absicht hervorzugehen, daß einige zwanzig Lenkballons zu je 26.000 m³ gebaut werden sollen, welche natürlich einen überaus großen Aktionsradius hätten.

Es ist gewiß, daß diese Anstrengungen Deutschlands ihre Früchte tragen werden, und daß so der Bau der enormen Luftschiffe noch zu einem weiteren Fortschritt gebracht wird, der wieder der Aëronautik überhaupt und der Kenntnis der Atmosphäre zu gute kommt. Was aber den militärischen Wert betrifft, werde ich mehr und mehr in meiner Ansicht bestärkt, daß wir in Frankreich nicht gut daran täten, diese Art Luftkreuzer in unserer Luftschiffflotte einzuführen. Es sprechen mehrere Gründe gegen diese großen Ballons; einen oder den anderen habe ich schon gelegentlich angeführt. Das wichtigste Argument dürfte darin liegen, daß es bei Gebrauch eines großen Starrballons notwendig wird, sämtliche Bestandteile eines Hangars ins Feld mitzuführen, um dem Luftschiffe für den Fall schlechten Wetters eine Unterkunft zu sichern, die es vor der Zerstörung bewahrt. Ich füge hinzu, daß diese absolute Notwendigkeit vor mehr als einem halben Jahrhundert erkannt wurde, und zwar von meinem Freund und aëronautischen Lehrer Henry Giffard, der, wie man weiß, der erste Ingenieur war, welcher Lenkballons baute. Er war von der Bedeutung des obigen Gegenarguments derart durchdrungen, daß er mir wiederholt sagte, die Benützung von lenkbaren Ballons würde im Kriege sehr vorteilhaft sein, aber zu einer unendlichen Reihe von Scheiterungen führen, weil die Luftschiffe im entscheidenden Moment keinen Unterschlupf finden. Ich bin überzeugt, daß Giffard diesbezügliche Ausführungen hinterlassen hat. Die Regierung ist Erbin seiner Millionen und seiner hinterlassenen Schriften; die letzteren scheinen immer noch unbenutzt bei dem Testamentsvollstrecker zu liegen. Ich halte es für ganz gewiß, daß Giffard, wenn zu seiner Zeit schon der leichte Explosionsmotor vorhanden gewesen wäre, die Lenkballons beiseite gelassen und Flugmaschinen gebaut hätte. Wenn also die deutsche Regierung vor allem den Ausbau der deutschen Spezialität, der großen Luftkreuzer, favorisiert, so kann man andererseits der französischen Regierung aus der bisherigen Zusammen-

setzung der Luftflotte aus krieglichen Fahrzeugen durchaus keinen Vorwurf machen.

Was der Aëroplan vermag, zu welchen Entwicklungen er fähig ist und insbesondere welchen Zug ins Große er nehmen kann, sehen wir neuesten aus der Schöpfung des verdientermaßen mit dem Grad eines Kommendeurs der Ehrenlegion ausgezeichneten M. Deutsch. Dieser hochherzige Gönner der aëronautischen Wissenschaft und Technik hat sich, wie man weiß, von Voisin ein riesiges Wasserflugzeug bauen lassen, welches als ein richtiger Luftomnibus fähig ist, sechs Personen zu befördern. Der eigenartige Fliegeromnibus unterscheidet sich in seinen Formen sehr wesentlich von allen bisher bekannt gewordenen ähnlichen Konstruktionen. Der Apparat ist ein Zweidecker von 12 m Länge und 22 1/2 m Flügelbreite. Die Tragflächen umfassen zusammen 46 m², während der Motor 200 H. P. entwickelt. Am interessantesten aber ist die Gondel dieses neuen Hydroaëroplans. Sie liegt unterhalb der unteren Tragflächen und besteht aus einem ganzen Boot, das, in seiner schlanken Formgebung und dem weit vorspringenden steilen Bug stark an Motorrennboote erinnert. Diese Gondel ist 6 m lang, in der Mitte aber sehr stark nach der Breite entwickelt; in der Tat beträgt die Breite in ihrer höchsten Entwicklung 2 1/2 m. Im Innern ist dieses Boot in Abteilungen gegliedert; der Pilot hat seinen Platz am Vorderteil, dahinter befinden sich die Plätze für die Passagiere. Das ganze Flugzeug wiegt 2000 kg und ist damit der schwerste Aëroplan, der bisher aufgestiegen ist. Die praktischen Versuche, die in diesen Tagen mit diesem neuen Hydroaëroplan vorgenommen wurden, haben vollauf befriedigt. Das Flugzeug erhob sich mit seinen Passagieren schnell und sicher in die Lüfte und erreichte dann ohne Schwierigkeit eine Geschwindigkeit von 110 km in der Stunde.

Die an diesem Aëroplan durchgeführte außerordentliche Vergrößerung des bisher gewohnten Ausmaßes und Gewichtes ist wegen des Planes notwendig gewesen, mit diesem Fahrzeug größere Meerestouren zu machen, ohne sich immer in der allernächsten Nähe der Küsten halten zu müssen.

Freilich ist es von vornherein evident, daß die Dimensionen der Aëroplane, welches auch immer die Flugstrecken seien, für die man sie baut, in gewissen Grenzen bleiben müssen, deren Überschreitung einfach nicht möglich ist. Die Natur, auf deren Lehren wir immer merken müssen, zeigt uns, daß die Abmessungen der fliegenden Wesen viel geringer sind als die der größten auf der Erde oder im Wasser lebenden Tiere. Man könnte also vielleicht schon daraus abnehmen, daß die Vergrößerung der Flugzeuge, je mehr sie fortschreitet, auf immer bedeutendere Hindernisse stoßen muß. Abgesehen aber von dem Vergleich mit der Natur, der sich auf eine Größengrenze bezieht, hat ein Gelehrter, M. Berget, neuerer Zeit wieder in einer Mitteilung an die Akademie der Wissenschaften ein Material geliefert, das vielleicht ge-

eignet ist, vor unseren Augen auch eine Grenze der Geschwindigkeit erscheinen zu lassen. Er stellt nämlich an der Hand einer Serie von Beispielen mit genügender Genauigkeit fest, daß die notwendige vortreibende Kraft wie die dritte Potenz des sekundlich zurückgelegten Weges wächst. Die Folge davon ist, daß man, um von 150 km pro Stunde auf 200 km zu kommen, die motorische Kraft auf weit mehr steigern müßte, als auf das Doppelte des heute üblichen Betrages. 200 km pro Stunde, das wurde von Hauptmann Ferber als die künftige oberste Grenze der Geschwindigkeit des Luftverkehrs angesehen.

In allen seinen Werken geht der menschliche Geist einer Grenze entgegen, die er nicht überschreiten kann, wenn er nicht die bisher angewendeten Mittel ändert, also neue Möglichkeiten einführt, an die vorher niemand gedacht hatte und die ihm daher die Bewunderung der Nachfolger eintragen.

Nichts zwingt uns zu der Annahme, daß der Benzinmotor das letzte Wort der Leichtmotortechnik bedeute. Ist es nicht beispielsweise möglich, eine neue Vortriebskraft aus jenem kondensierten Sauerstoff zu gewinnen, von dem kürzlich Dr. Naudon gesagt hat, daß er bei der Patronenfabrikation das Schießpulver ersetzen könne? Und wer sagt uns, ob nicht später ein anderer genialer Chemiker eine Form etwa des Wasserstoffes finden wird, die zu noch ausgiebigeren Krafteleistungen fähig ist? Allein es wäre gewiß lächerlich, im vorhinem nachzugröbeln über den Effekt von Substanzen oder Verfahren, die wir noch nicht haben oder noch nicht anzuwenden wissen. Wenn ich hier davon spreche, so geschieht das nur, um damit zu sagen, daß man den Fortschritten der künftigen Menschheit keine feste Grenze stecken kann; das Unglaublichste wird ihr erreichbar sein, vorausgesetzt, daß die Kugel, die uns um die Sonne trägt, von genügend langer Dauer ist. Unendlich ist diese Dauer freilich nicht. Auch die Erde ist vergänglich wie alles, was nicht das All selber ist.

Wilfrid de Fonvielle.

AUS FRANKREICH.

Die Frage: »Aéroplane oder Lenkballons?« beschäftigt beständig die Fachleute der französischen Armee und auch der Vergleich der französischen Luftschiffflotte mit der deutschen läßt ihnen keine Ruhe. Neuestens hat sich Oberstleutnant Paul Renard im »Journal des Débats« für die Vermehrung der Lenkballons und die Verbesserung ihrer Hallen ausgesprochen, obgleich er für die Zukunft von den Flugmaschinen mehr zu erwarten scheint als von den nicht mehr so entwicklungs-fähigen Motorballons. Er faßt eben die momentane Lage und insbesondere die Stärke der deutschen Luftflotte ins Auge. Er schreibt ungefähr folgendes:

»Wir haben in Frankreich für fünf Millionen Luftschiffhallen gebaut. Manbeuge besitzt eine

Doppelhalle, d. i. ein solches Gebäude, in welchem man zwei Drigeables von 15 000 m³ unterbringen kann; ebenso solche Hangars besitzen Verdun, Toul, Epinal und Belfort. Die letzteren vier Plätze haben außerdem je eine einfache Halle aufzuweisen. In den Hangars an der Grenze ist also Platz für vierzehn Lenkballons und dazu hat man die Möglichkeit, die Hangars zu vergrößern, um sie für mächtigere Lenkballons zu adaptieren.

Weiters existiert je eine Halle im Lager von Châlons und in Reims. Nächst dem letzteren Ort wird gerade jetzt noch eine große Halle gebaut, Man muß ferner die in zivilem Besitze befindliche Doppelhalle in la Motte-Breuil rechnen sowie die zwei Hangars in Issy-les-Moulineaux; Saint-Cyr besitzt zwei einfache Hallen, Moisson eine. Ferner gibt es eine Halle in Meaux, doch sie eignet sich nur für ganz kleine Ballons. Die Armee hat außerdem zwei zerlegbare Hallen, wovon eine großdimensionierte Drigeables aufnehmen kann.

Man sieht also, daß in dieser Richtung immerhin Bedeutendes geschaffen wurde. Genügend ist es jedoch nicht. Es wird unbedingt nötig sein, die Zahl der Hangars zu vermehren und diese größer zu machen. Ich wäre sogar dafür, daß man ohne Zaudern zu den drehbaren Hallen übergehe. Man weiß ja, daß das Herausführen des Ballons aus der Halle und das Hineinbringen in dieselbe bei seitlichem Winde schwierig, ja gefährlich ist. Die Unzukömmlichkeiten würden in dem Moment verschwinden, wo wir drehbare Hallen haben, die nach der Windrichtung orientiert werden können, so daß man immer den Wind in der Achse des Ballons haben kann. Solche Hallen existieren bereits in Deutschland und wir sollten trotz ihrem hohen Preis keinen Augenblick zögern, gleichfalls solche zu bauen.

In den Polemiken, die seit etwa zwei Jahren betreffs der Lenkballons geführt werden, wurde dem französischen Kriegsminister öfters vorgeworfen, daß Frankreich in den Ballonstoffen, und in den chemischen Produkten von Deutschland abhängig sei. Es war dies freilich ein peinliches Verhältnis, doch ist es nicht mehr aktuell. Unser Luftschiffbauwesen hat getrachtet, sich aus dieser Verlegenheit zu befreien, und das ist uns auch gelungen. Heutzutage sind die Stoffe unserer Lenkballons französisches Fabrikat und ein gleiches gilt für die in der Aéronautik zur Verwendung gelangenden chemischen Produkte, namentlich was die so wichtige Erzeugung des Wasserstoffs betrifft.

Andererseits sind gegenwärtig vier bestellte Lenkballons von 1700 m³ in Ausführung begriffen; von ihnen wird als minimale Schnelligkeit 70 km pro Stunde gefordert und eine dreißigstündige Probereise verlangt, von der zwei Drittel in wenigstens 3000 m Höhe auszuführen sind.

Unsere Situation, soweit die Lenkballons in Betracht kommen, ist beklagenswert. Wir machen ernsthafte Anstrengungen, diese Lage zu verbessern, aber wir dürfen uns doch nicht verhehlen, daß die Anstrengungen unzureichend sind.

An welche Richtlinie haben wir uns zu halten?

Vor allem müssen wir dieses ewige Hin- und Herschwanken aufgeben, welches verursacht, daß wir, je nach den Ereignissen des Tages, uns bald so sehr für die Aéroplane begeistern, daß wir die Lenkbalkons als überflüssig verurteilen, bald in Klagen darüber ausbrechen, daß unsere Luftschiffahrt wegen der Inferiorität unserer Lenkbalkonflotte gegenüber der deutschen ganz im argen liege. Es wäre besser, wenn wir uns die Frage, so wie sie heute gestellt werden muß, klar vor Augen halten wollten. Wir müssen anerkennen, daß heute und noch mehrere Jahre lang die Lenkbalkons allein zu den großen strategischen Aufklärungen fähig sind. Es wäre eine schwere Unvorsichtigkeit, die künftigen Fortschritte der Aéroplane zu eskontieren und die Motorballons einfach schon jetzt zum alten Eisen zu werfen. Trotz ihrem hohen Preis, ihrer Schwerfälligkeit und den riesigen Bedienungsmannschaften, die sie erfordern, sind die Lenkbalkons doch eine Notwendigkeit für unsere Armee.

Wäre man seit drei Jahren dieser Richtlinie gefolgt, so besäße unsere Luftflotte das Doppelte ihrer jetzigen Schlagkraft, und wir brauchten uns nicht periodisch aufzuregen, wenn in gewissen Intervallen sensationelle Zeitungsartikel erscheinen, welche zum x-tenmal Mängel enthüllen, die bereits nur zu wohlbekannt sind. Aus meinen Berechnungen geht auch hervor, daß die für den Bau von Lenkbalkons bewilligten Kredite zu gering seien und daß man sie künftig wird vergrößern müssen: Frankreich ist reich genug, um die erforderlichen Ausgaben zu machen.

Haben wir uns unsere Inferiorität auf dem Gebiet der Lenkbalkons einmal ordentlich klargemacht, so ist es unsere Aufgabe, uns so bald wie möglich aus dieser Situation zu befreien. Einstweilen sollen wir aber nicht verzweifeln. Besitzen wir doch in der militärischen Aviatik einen derartigen Vorsprung vor unseren Rivalen, daß wir alles Recht haben, auf unsere Luftflotte stolz zu sein.

Der Aufsatz Renards ist — abgesehen von allem übrigen — auch deshalb bemerkenswert, weil er bei aller Wertschätzung der Lenkbalkons für die unmittelfar bevorstehende Zeit sich doch jeder überschwenglichen Erwartung enthält. Eine gewisse Kühle gegenüber den Lenkbalkons in Frankreich läßt sich umso mehr begreifen, als bei den vorjährigen Herbstmanövern die Ballons sich im Vergleich zu den Aéroplanen als recht schwache, weil langsame, Hilfsmittel erwiesen haben.

Im Zusammenhang mit der Aufzählung der französischen Hangars wäre des Unglücks zu gedenken, welches am 19. Dezember die »Astra«-Halle in Issy-les-Moulineaux betroffen hat. Es war ein gefährlicher Brand, der da wütete. Um 1/2 11 Uhr nachts wurde das Feuer von einem Nachtwächter bemerkt, der seine Runde machte. Derselbe schlug sofort Lärm. Bald darauf erschienen auch der Sonderwächter des Schuppens und beide Männer versuchten durch die erbrochene Tür in

den Schuppen zu dringen, mußten diesen Versuch aber wegen des dichten, ihnen entgegenkommenden Rauches aufgeben. Sie brachen nun am andern Ende des Bauwerks eine Wand aus Eisenblech nieder und konnten von dort aus, begünstigt durch den Wind, vordringen, sich der zahlreichen Löschbomben bemächtigen und das Feuer wenigstens etwas beschränken, das bereits die Hälfte des Schuppens verwüstet hatte. Später traf die Feuerwehr ein und nach zweistündigen Anstrengungen war man Herr des Feuers. Als man den Schaden besah, zeigte es sich, daß zwei entleerte Ballonhüllen, die in dem Schuppen lagerten, die des »Torres« und des »Lieutenant Chauré«, eine Beute der Flammen geworden waren.

Das Feuer hat ferner die Gondel des seit zwei Jahren außer Gebrauch befindlichen »Couté« sowie jene des »Transaérien« stark mitgenommen. Ferner sind die Flügel des Hydravion »Icare« von Henry Deutsch leicht beschädigt.

Um die Entstehungsursache des Brandes zu ermitteln, stellte der Chemiker des Hauses »Astra« genaue Untersuchungen an. Es scheint sich um eine Selbstentzündung zu handeln, die sich am »Torres«-Ballon ereignet haben mag, der, zum größten Teil entleert, noch Gasreste unter Druck in sich barg. Durch den Brand ist ein Schaden von etwa 100.000 Francs verursacht und die Ablieferung des von der Regierung bestellten »Lieutenant Chauré« jedenfalls auf lange Zeit verzögert worden.

Eine Verfügung des französischen Ministers des Innern dürfte die Leser interessieren. Der Minister macht darauf aufmerksam, daß bei Landungen nur der Flurschaden bezahlt werden soll, den der Luftfahrer wirklich macht. Der meiste Schaden würde aber durch die hinzu strömenden Zuschauer verursacht. Die Bürgermeister und Eigentümer werden angewiesen, die Menge von dem Betreten der Felder abzuhalten, denn unter keinen Umständen braucht der Luftfahrer für diesen Schaden aufzukommen. Die Gendarmen werden im übrigen verpflichtet, auf Anforderung landender Militärflieger Hilfe herbeizuholen, wofür ihnen eine besondere Entschädigung zugesagt wird.

In der »Revue Aérienne« schreibt ein Generalstabsoffizier, es sei erforderlich, um ein Flugzeug vor Überraschungen durch die Kavallerie zu schützen, ihre Parks weit genug hinter die fechtenden Truppen zu verlegen. Infolge ihrer großen Geschwindigkeit könnte diese Entfernung keine Rolle spielen. Bekanntlich war in den letzten französischen Manövern durch die gute Erkundung eines Flugzeuges ein General mit seinem Stabe gefangen genommen worden. Man fürchtet aber auch, daß Flugzeuge durch Kavallerie außer Gefecht gesetzt werden können.

Damit nicht der Kugelballon ganz übergangen werde, sei schließlich auch der schönen Leistung gedacht, die der fleißige Ballonfahrer Rumpelmayer im Dezember ausführte. Indem er von Paris nach

Neustadt fuhr und so eine Distanz von 1200 km zurücklegte, gewann er den Preis der Stadt Paris.

Er verließ den Platz des Aéro-Club in Saint-Cloud am 14. Dezember um 10 Uhr abends in dem Ballon »Nice - la Belle«. Als Korbgenossen hatte er eine Dame, nämlich Madame Goldsmith vom Damen-Aéro-Klub »Stella«, die schon so manche schöne Luftreise hinter sich hat. Das Wetter war für eine Luftfahrt nicht gerade einladend und dennoch war eine der schönsten Leistungen des Jahres 1912 das Ergebnis des Unternehmens.

René Rumpelmayer, der ein Spezialist der langen Ballonreisen genannt werden kann, wurde nach seiner Rückkunft nach Paris im Schoße des Aéro-Club gehörig gefeiert. Über den Verlauf seiner Reise teilte er folgendes mit:

»Das unschöne Wetter, das bei unserem Aufstieg herrschte, machte sich sehr bald recht unangenehm fühlbar. Nicht bloß wurde unser Ballon in einen dichten schwärzlichen Nebel gehüllt, sondern auch ein trostloser Regen stellte sich ein. Der Wind blies schon anfangs in beträchtlicher Stärke. mit der Zeit nahm er immer mehr zu und wirkte durch sturmartige Stöße manchmal ganz unheimlich. Für rasches Weiterkommen war aber in dieser Weise entschieden gesorgt, und das war es ja, was wir erhofften.

»In größter Eile passierten wir Luxemburg, Süddeutschland und Böhmen. Das Wetter blieb immer gleich.

»Am 15. Dezember, um 11 Uhr vormittags, in einer Karpathengegend schwebend, entschlossen wir uns zur Landung. Wir bewerkstelligten diese ohne besondere Schwierigkeiten, nächst einer kleinen Ortschaft an der Waag, einige Kilometer weit von dem Badeort Trencsén entfernt. Der kleine Ort hieß Waag-Neustadt und liegt 1200 km weit von Paris.

»An unserem Landungsorte herrschte ungewöhnliches Leben. Im Nu war unser Ballon von einer Menge Soldaten umringt, und Offiziere beeilten sich, ein genaues Verhör mit mir anzustellen. Man schöpfte offenbar Verdacht, wir könnten am Ende Spione sein. Doch der Charakter unserer Luftreise war bald als ein rein sportlicher erwiesen und so ließ man uns ohne viele Schwierigkeiten nach Trencsén fahren, von wo wir unsere Rückreise antraten.

»Madame Goldsmith hat sich wieder einmal als tüchtige Aéronautin bewährt und bedeutete für mich in der Führung des Ballons eine wertvolle Assistenz.«

Von den bisherigen Leistungen des Distanzfahrers René Rumpelmayer seien hier genannt: aus dem Jahre 1911 die Fahrt von Saint-Cloud nach Raab, 823 km, und von Paris nach Riga, 1700 km, aus dem Jahre 1912 Paris—Ohrdorf, 2000 km, und Stuttgart—Riasan, 2200 km (Weltrekord mit Bienaimé).

Diese prächtigen Leistungen werden Rumpelmayers Rivalen, deren es im Aéro-Club de France

mehrere gibt, gewiß nicht ruhen lassen. Ob sie wohl im Jahre 1913 den Erfolg haben werden, Rumpelmayer und seinen Fahrtgenossen Bienaimé zu übertreffen? Es wird viel Können und auch viel Glück dazu gehören.

POLIZEILICHE MASSNAHMEN.

Im Reichsgesetzblatt wurde soeben die folgenden ministerielle Verordnung kundgemacht:

Verordnung des Ministeriums des Innern vom 20. Dezember 1912, betreffend polizeiliche Maßnahmen gegen die Gefährdung der staatlichen und persönlichen Sicherheit durch Luftfahrzeuge.

§ 1. Innerhalb der im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder werden bestimmte Gebiete einschließlich des Luftraumes darüber durch besondere Kundmachungen als »Verbotzonen« für Luftfahrzeuge erklärt. Diese Kundmachungen werden als Ergänzung der gegenwärtigen Verordnung im Reichsgesetzblatt und in den amtlichen Landeszeitungen verlautbart.

§ 2. Das Fliegen mit einem Luftfahrzeuge in einer Verbotzone ist verboten. Luftfahrzeuge, die in eine Verbotzone gelangen, haben unverzüglich zu landen.

§ 3. Auch außerhalb einer Verbotzone hat jedes Luftfahrzeug zu landen, wenn es hierzu von einer landesfürstlichen politischen oder polizeilichen Behörde oder von einem militärischen Kommando aufgefordert wird. Die Aufforderung geschieht durch dreimalige Abgabe von Zeichen in merklichen Zeitabständen voneinander. Als solche Zeichen können dienen das Schwenken eines weißen Tuches oder eines blitzenden, weithin sichtbaren Gegenstandes, die Abgabe von Signalschüssen, das Abfeuern von Raketen.

§ 4. Bei jeder Landung eines Luftfahrzeuges hat sich jeder Insasse ungesäumt unter Bezeichnung des Ortes der Landung sowie der Art und Herkunft des Luftfahrzeuges bei der landesfürstlichen politischen oder polizeilichen Behörde, bei der Militärbehörde oder dem Gendarmerieposten zu melden. Zur Entgegennahme der Meldung ist jede landesfürstliche politische oder polizeiliche Behörde I. Instanz, jede Militärbehörde sowie jeder Gendarmerieposten berechtigt, wenn die Landung im Amtsgebiete der betreffenden Behörde oder des betreffenden Gendarmeriepostens oder in dem daran angrenzenden Amtsgebiete einer solchen Behörde oder eines Gendarmeriepostens erfolgt ist. Wenn das Luftfahrzeug sich während seiner Fahrt vor der Landung in einer Verbotzone befunden hat oder in einer Verbotzone gelandet ist, so muß dies bei der Meldung ausdrücklich angegeben werden.

§ 5. Die politische Landesbehörde, in deren Amtsgebiet der Aufstieg erfolgt, kann mit Zustimmung des Militärterritorialkommandos ihres Amtssitzes die Insassen eines Luftfahrzeuges von der in § 4 vorgeschriebenen Meldung insoweit entheben, als nicht die Voraussetzungen des § 4, Absatz 2, zutreffen.

§ 6. Photographische und radiotelegraphische Apparate dürfen in Luftfahrzeugen nur mit besonderer Bewilligung des Ministeriums des Innern mitgeführt werden. Das Mitführen von Kriegswaffen, Kriegsmunition, Explosivstoffen, von Behelfen, die zur Nachrichtenübermittlung dienen, oder von hierzu geeigneten Vögeln, wie insbesondere Brieftauben, ist verboten.

§ 7. Bei Nachtflügen hat jedes Luftfahrzeug ein nach allen Seiten sichtbares starkes Licht anzusetzen.

§ 8. Für die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung ist der Inhaber des Luftfahrzeuges sowie jeder Lenker und Führer desselben, für die Erstattung der in § 4 vorgeschriebenen Meldung auch jeder andere Insasse verantwortlich. Die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung, insbesondere des Verbotes des Fliegens in einer Verbotzone ist mit allen zulässigen Zwangsmaßnahmen zur Durchführung zu bringen.

§ 9. Die Verordnung findet auf inländische Militärluftfahrzeuge und auf alle anderen zur Mitwirkung an der militärischen Verteidigung zugelassenen Luftfahrzeuge keine Anwendung.

§ 10. Die Verordnung tritt mit dem Aufange des fünften Tages nach ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.
Heinold m. p.

LOUIS PAUL CAILLETET †.

Die Wissenschaft und die Luftschifffahrt haben einen schweren Verlust erlitten. Der hervorragende Gelehrte und eifrige Förderer der Luftschifffahrt Institutsmitglied Louis Paul Cailletet, langjähriger Präsident des Aéro-Club de France, ist am 4. Januar in seinem einundachtzigsten Lebensjahre gestorben.

Louis Paul Cailletet wurde am 21. September 1832 in Châtillon-sur-Seine (Côte d'or) geboren. Er besuchte in Paris die Ecole supérieure des Mines und beschäftigte sich dann in den Hüttenwerken seines Vaters in der Côte d'or mit Metallurgie. Dank den günstigen Gelegenheiten, welche ihm die Hochöfen, die mächtigen Maschinen in diesen Hüttenwerken zu mannigfachen Experimenten boten, konnte Cailletet umfassende Studien über manche chemisch-metallurgische Fragen anführen. Er befaßte sich z. B. lebhaft mit Untersuchungen über die chemischen und physikalischen Eigenschaften des Eisens, die Dissoziation der Gase in den Hochöfen, das Durchdringen von Wasserstoff durch das Eisen u. s. f. Insbesondere studierte er auch den Einfluß hoher Drücke auf Flüssigkeiten und Gase, die er mit Hilfe eines ingenieus ersonnenen Apparates, der jetzt allenthalben in chemischen Laboratorien zu finden ist, bis auf mehr als 1000 Atmosphären zusammendrücken konnte.

Von großem theoretischen Werte sind Cailletets Untersuchungen über das Mariottesche Gesetz bei hohem Druck und über die Komprimierbarkeit der Gase. In den Jahren 1877 und 1878 folgten die großen Entdeckungen, die Cailletets Namen populär machten. Nachdem er der Akademie der Wissenschaften eine Reihe von Studien über die Kondensation des Äthylens und des Acetylens geliefert hatte, gelang ihm nämlich die Verflüssigung des Sauerstoffs, das Stickstoffs der Luft und einer Reihe von Gasen, die man bisher für unveränderlich gehalten.

Cailletet war bahnbrechend für die moderne Anschauung, daß jedes scheinbar noch so permanente Gas doch auch unter gewissen Umständen derselben Veränderung des Aggregatzustandes unterliege wie der Wasserdampf unter 100° C; ja es konnte fortan keinen Zweifel mehr darüber geben, daß überhaupt alle Körper demselben Gesetze gehorchen und daß also alle Körper die drei Aggregatzustände — den festen, den tropfbar flüssigen und den ausdehnbar flüssigen oder gasförmigen — annehmen können. Dieses universale Gesetz oder, besser gesagt, die von manchen erleuchteten Geistern langverborgene Bestätigung dieses Gesetzes ist das für die theoretische und praktische Wissenschaft so fruchtbare Ergebnis von Cailletets epochenmachenden Arbeiten. Was vor etwa 2400 Jahren der ionische Philosoph Anaximenes geahnt, ist hier verwirklicht worden. Ein Gelehrter, M. Raoul Pictet, hat fast zu gleicher Zeit wie der französische Gelehrte analoge Experimentalergebnisse veröffentlicht, wobei er übrigens die Priorität Cailletets anerkante.

M. Cailletet wurde im Mai 1884 zum Mitgliede der Akademie der Wissenschaften ernannt, deren Korrespondent er schon mehrere Jahre hindurch gewesen. Desgleichen zum Mitglied der Royal Institution von England. Seit 1889 war Cailletet Offizier der Ehrenlegion.

In Bezug auf die Luftschifffahrt hat Cailletet vermöge seiner Studien über die Gase so manches Ersprießliche geleistet. Er ist auf die Idee verfallen, den für den Aufenthalt in sehr großen Höhen nötigen Sauerstoff aus mitgenommener flüssiger Luft zu ziehen; ein Liter solcher Luftfähigkeit liefert nicht weniger als 800 l. Gas.

Cailletet hat ferner den Wert erkannt, welchen der Ballon in Verbindung mit dem photographischen Apparat



LOUIS PAUL CAILLETET †.

besitzt und insbesondere, welche Dienste der »Versuchsballon« für die meteorologische Forschung leistet. Er benutzte den »ballon sonde«, den man bekanntlich der Initiative von MM. Besançon und Hermite verdankt, dazu, um mittels eines automatisch funktionierenden Apparates Luft aus sehr hohen Regionen herabzuholen und sich so davon zu überzeugen, daß weder Keime noch Mikroben darin enthalten sind.

Dem Aéro-Club de France gehörte Cailletet seit 1900 an. Fünf Jahre später wurde er von den Mitgliedern des Klubs gebeten, die ebenso ehrenvolle als delikate Stellung des Präsidenten zu bekleiden. Cailletet nahm an und führte den Klub mit sicherer Hand, in mancher schwierigen Situation stets das Richtige treffend. Man empfand allenthalben die größte Verehrung für den Mann, dessen Persönlichkeit trotz der kleinen Statur wahre Größe zeigte.

Cailletet war in den letzten Jahren leidend und bat schließlich, man möge ihn von seiner Stellung, an der man ihn immer wieder durch dringende Vorstellungen seiner Unersetzlichkeit festhielt, ziehen lassen.

Der Präsident nahm es mit seinen Funktionen sehr genau. Noch zum Gordon-Bennett-Diner des Aéro-Club de France, bei welchem kürzlich die Siege des Fliegers Védriens und des Ballonfabres Blenaim gefeiert wurden, erschien, obschon krank, der unermüdete Präsident. Gegen Ende des Banketts wurde er von lebhaftem Unwohlsein befallen und mußte von da an das Bett hüten.

Cailletet ist nicht mehr angestanden. Nicht bloß eine bedeutende, sondern auch eine allgemein geliebte Gestalt ist, die nun ins Grab sank, zur Ruhe nach einem arbeitsreichen Leben.

BEZUGSPREISE

der
»WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG«:
Ganzjährig mit freier Postversendung:
für Österreich-Ungarn 14 Kronen
für Deutschland 12 Mark
für das übrige Ausland 16 Kronen

Einzelne Nummern 70 Heller.

Die Bestellungen auf die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« bitten wir unter Beibehaltung des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 8, zu richten.

GORDON BENNETT-WETTFAHRT.

Die Reihenfolge der Preisträger im Gordon Bennett-Wettbewerb 1912 der Kugelballons ist nun endgültig festgelegt worden. Sie lautet:

Nr.	Ballon	Führer	Land
1.	„Picardie“	Bienaimé	Frankreich
2.	„Isle de France“	Leblanc	„
3.	„Uncle Sam“	Honeywell	Amerika
4.	„Zürich“	Beaulaur	Schweiz
5.	„Frankfurt“	Lehuert	Österreich
6.	„Reichsflugverein“	Kora	Deutschland
7.	„Meckelers“	Gérard	Belgien
8.	„Honeymoon“	Francy	England
9.	„Belgica II.“	Demuyter	Belgien
10.	„Andromeda“	Usnelli	Italien

Wie erinnerlich sein dürfte, war bisher die Platzierung des Ballons „Frankfurt“ fraglich. Er steht nunmehr endgültig an fünfter Stelle.

SPORT UND INDUSTRIE.

In Deutschland hat der Luftfahrer-Verband oder richtiger gesagt, sein neuer Vorstandsrat einen Beschluß gefaßt, der geeignet ist, alle sportlich denkenden Faktoren einschließlich des ganzen Publikums in Harnisch zu bringen und der der Leitung des Verbandes zwar die Sympathien einer bestimmten Gruppe von Industriellen, dagegen aber auch die Antipathie aller übrigen Welt sichert. Der Beschluß ist eine so unwürdige Tat, daß es wundernehmen muß, wieso er überhaupt möglich war, und wie man die Eagerzigkeit und Karsichtigkeit aufreiben konnte, die zu seiner Annahme notwendig war.

Was ist das für ein Beschluß? Man höre und staune! Er besagt, daß Verbandsveranstaltungen, an denen mehr als sechs Bewerber teilnehmen, nur offen sind für solche Fluggapparate, die von Mitgliedern der Flugzeugkonvention des Vereines Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller hergestellt sind. Also eine offenkundige einseitige industrielle Interessenvertretung in einem Verbands, der einstweilen des besten sportlichen Ruf hatte, im Deutschen Luftfahrer-Verband, dem Bannerträger Deutschlands in der aeronautischen Welt!

Es scheinen also jene Stimmen recht gehabt zu haben, die vor der Aufnahme der organisierten Flugzeugindustrie in den Verband eindringlich warnten.

Man wird sich erinnern, daß der Verband auf der letzten Tagung in Stuttgart auf eine breitere Basis als vordem gestellt wurde. Er sollte ja neben den straffer als bisher zusammengefaßten reinen Luftsportvereinen die organisierten Flugzeug- und Luftschifferbanen, ferner die nach langen Mühen wenigstens teilweise unter einen Hut gebrachten Fluggplätze umfassen, sowie ferner die Wohlfahrt wie die Wissenschaft beherbergen. Im wesentlichen sollte durch die Reform weiter erreicht werden: einmal sollten die bisher dem Verband fernstehenden Organisationen der deutschen Luftschiffahrt, namentlich die wirtschaftlichen, dem Verband angegliedert werden, zum anderen sollte über wichtige Verbandsangelegenheiten statt des von den Zufallsmehrheiten der Luftfahrertage gewählten Gesamtvorstandes ein Vertrauensmännerkollegium (Vorstandsrat) der 75.000 Verbandsangehörigen entstehen. Das betrübende Ergebnis der Reform nach kaum zwei Monaten ist der nun vorliegende Beschluß des Vorstandsrates, der zu gunsten einer neu aufgenommenen wirtschaftlichen Interessentengruppe mit der sportlichen Tradition des freien Wettbewerbes bricht.

Im großen ganzen zweifelte man nicht, daß der Deutsche Luftfahrer-Verband um seines Ansehens willen gegenüber den heimischen Behörden und auch gegenüber dem Ausland gut daran tat, sich umfassender und positiver zu konstituieren. Ebenso richtig ist ja auch, daß die Aufnahme wirtschaftlicher Interessengruppen der deutschen Luftfahrt in den Verband zur Mitarbeit und Mitverantwortlichkeit sehr ersprießlich sein kann. Gegen die Auf-

nahme der Flugzeugindustriellen in den Verband erhoben sich aber immerhin einige deutliche Stimmen. „Wartet nur“, warnten diese, „wir wissen, wie es kommen wird. Früh genug werden Euch die Herrschergelüste der Herren von der Industrie unangenehm bemerkbar werden, und für das lockende goldene Kalb der Industriebeiträge zur Verbandskasse wird Euer sportliches Empfinden sich manche lästige Fessel auflegen lassen müssen.“

Nun scheint es, daß die Warner nur zu sehr recht hatten!

Der „Berliner Lokalanzeiger“ bemerkt dazu:

„Mit Befremden wird die überwiegende Mehrzahl der im Deutschen Luftfahrer-Verband Organisierten diese Kapitulation ihrer Vertrauensmänner vor den unsportlichen Forderungen der Vertreter des Vereines Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller aufnehmen. Und manchem Verein oder Organisationsausschuß, der zu einer größeren Konkurrenz 1913 rüstet, wird die Lust zu vorbereitender Arbeit und zum Preisesammeln vergehen. Sportlich und wirtschaftlich ist die Wirkung des Beschlusses von größter Bedeutung. Weil Albatros z. B. der Flugzeugkonvention nicht angehört, sollen die Flugzeuge dieser Firma keine deutsche Verbandsveranstaltung bestreiten dürfen, soll Hellmuth Hirth z. B. als technischer Direktor der Albatroswerke nur auf Rumpeler oder Aviatik-, Harlan- oder D. F. W.-Marke antreten dürfen? Flugwochen in Johannisthal oder sonstwo, Überlandflüge oder Wasserflugzeug-Wettbewerbe sollen das aufregende Schauspiel bieten, daß Rumpeler und Aviatik, Harlan und D. F. W. in die Preise sich teilen; Jeannin aber und Fokker, Melli Beese und „Luftverkehr“, Kahlstein und A. F. G. und all die anderen Flugunternehmungen, die es wahrlich nicht leicht haben, sollen ausgeschlossen sein. Aus Erfahrung wissen wir, daß gerade diese kleineren Fluggesellschaften im Besonderen von Konkurrenz oftmals großzügiger gewesen sind als die annehmbar monopolisierten Fabriken. Die bedeutendsten in Deutschland veranstalteten Flüge sind gegen den Wunsch oder doch ohne die Mitwirkung der Flugzeugkonvention durchgeführt worden.“

„Neben der Ausschaltung des freien Wettbewerbes belastet der verhängnisvolle Beschluß den Luftfahrer-Verband auch mit einer schweren wirtschaftlichen Verantwortung. Noch ist der Streit um die Berechtigung des D. L. V., durch Anerkennung oder Nichtanerkennung über wirtschaftliche Existenzfragen der Fluggplatzunternehmungen zu entscheiden, nicht restlos und zweifelsfrei geklärt; noch drohen ihm Schadenersatzforderungen, die zur Herbeiführung einer prinzipiellen Entscheidung wahrscheinlich gerichtlich ausgetragen werden. Dennoch faßt der Vorstandsrat Beschlüsse, die zu gunsten der Flugzeugkonvention des V. D. M.-I. alle Fluggplatzunternehmungen außerhalb dieser Organisation ruinieren müssen.“

„Alle, die an der deutschen Luftfahrt teilhaben, brauchen einen auch außen und innen starken Luftfahrer-Verband; aber keinen, der nach der Pfeife einer Interessentengruppe tansen muß.“

„Nach unserer Meinung hat der Luftfahrertag das Wort.“

Die „B. Z. a. Mittag“ schreibt:

„... Damit ist dem für die Fortentwicklung des jungen deutschen Flugwesens so ansehnlich wichtigen freien Wettbewerb — dem die Konvention nie recht wohl wollte und dem sie wiederholt zu Leibe gegangen ist — der Lebensfaden kurzweg abgeschnitten, und das mit Hilfe einer Behörde, der die Wahrung der sportlichen Interessen näher gehen sollte als die Förderung rein geschäftlicher Angelegenheiten. Oder will der D. L. V. mit seinem Beschlusse bekunden, daß er der Ansicht ist, daß nur von den der Konvention angehörenden Fabrikanten „sportgerechte“ Flugzeuge gebaut werden können? Das ist kaum anzunehmen. Wir sind in Deutschland ja nicht übermäßig reich an leistungsfähigen Firmen der Flugzeugbranche. Die meisten der alten „vergeessenen“ Fabriken gehören der Konvention an. Es gibt aber auch große und gut-benutzende Firmen, die nicht Mitglieder sind. Will man diese zum Beitritt zwingen? Den kleineren Werken, die zum Teil eine tatkräftige Unterstützung recht gut vertragen können und sie auch reichlich verdienen, wird damit das

Wasser abgraben. Die Konkurrenz hört auf, die Kleiden, die vorwärts streben, werden vom Boden vertilgt, die Herren »Konventionisten« bleiben hüben unter sich und brauchen keine großen Anstrengungen zu machen, um konkurrenzfähig zu bleiben. Sie können ihre Aktien und vielleicht veralteten Typen stramm weiterbauen und brauchen kein Geld für Verbesserungen und Versuche auszugeben.

»Freilich dürfen sie sich dann nicht wundern, wenn die Militärverwaltung, der der neue Beschluß kann sehr angenehm sein wird, auch mal ins Anlande geht, um moderne Flugzeuge zu kaufen. Denn Stagnation ist immer und überall die Folge fehlender Konkurrenz.

»Wenn dieser Beschluß in Kraft bleibt, so ist es auch sehr wahrscheinlich, daß künftighin die Flugwettbewerbe in Deutschland noch düftiger dotiert werden als bisher. Kein Preisstifter hat ein Interesse daran, eine bestimmte Gruppe von Konkurrenten, die eventuell die Reihenfolge der Preisträger unter sich ansammlen kann, zu unterstützen. Wer Geld für Wettbewerbe gibt, will das Flugwesen als solches unterstützen, nicht einzelne Fabrikanten. Es wäre wünschenswert, daß ein außerordentlicher Luftfahrttag zu dem Beschluß des Vorstandes des D. L. V. Stellung nimmt.

Man sieht, wie weit die Folgen des Entschlusses reichen. Es dürfte ihm bei der allgemeinen Entrüstung, die er erweckt, kein langes Leben beschieden sein.

Die Deutsche Nationalflugspende.

Von dem Reichskomitee für die Deutsche Nationalflugspende wird jetzt das Ergebnis der im Reich durchgeführten Sammlungen zu allgemeiner Kenntnis gebracht. Es sind darnach rund 7,234.500 M. eingelaufen.

Der Rechnungsabschluß der Nationalflugspende enthält dreierlei Posten, nämlich:

Erstens: Beträge, deren Verwendungszweck von den Spendern bestimmt worden ist: 1,975.306 Mark.

Zweitens: Beträge, über deren Verwendung das Kuratorium zu beschließen hat: M. 5,159.092-87. Hieran sind beteiligt (mit Mark): Preußen 8,797.617-67, darunter Berlin 410.838-52, Bayern 187.419-10, Sachsen 95.530-36, Württemberg 75.271-80, Baden 94.266-62, Hessen 43.080-87, Mecklenburg-Schwerin 2175-18, Sachsen-Weimar-Eisenach 46.568-92, Mecklenburg-Strelitz 7673 30, Oldenburg 40.092, Braunschweig 41.768-04, Sachsen-Meiningen 3146 64, Sachsen-Altenburg 24.191-63, Sachsen-Koburg-Gotha 4310-37, Anhalt 34.368-11, Schwarzburg-Rudolstadt 5796-98, Schwarzburg-Sondershausen 7241 05, Waldeck und Pyrmont 5842-42, Renß i. L. 55-55, Renß j. L. 66-87, Schaumburg-Lippe 5604-80, Lippe 6933-67, Lüneburg 16.073-84, Bremen 57.893-29, Hamburg 253.346-23, Elsaß-Lothringen 81.268-77, die Deutschen im Ausland 217.878-24. Dazu kommen an bisher angelaufenen Zinsen M. 53.609-04.

Drittens: Dem Reichskomitee angekündigte, aber noch nicht zugeführte Spenden im Gesamtbetrage von 46.508 M.

Das Reichskomitee hat an alle Spender ein Dankschreiben gerichtet. Dasselbe lautet:

»Die Sammlungen für die Nationalflugspende sind im wesentlichen abgeschlossen. Sie haben sich durch das einmütige Zusammenwirken aller Kreise der Bevölkerung zu einer nationalen Spende im wahren Sinne des Wortes gestaltet. Dies kommt in dem erfreulichen Gesamtergebnis von rund sieben Millionen Mark zum Ausdruck.

»Es ist uns daher ein Herzensbedürfnis und eine Pflicht, allen denen, die am Gelingen mitgewirkt haben, den wärmsten und aufrichtigsten Dank zum Ausdruck zu bringen. Der Dank gilt in erster Linie naturgemäß den Spendern selbst: den einzelnen, die Beträge nach ihrem Können geleistet, den Bankinstituten, gewerblichen Unternehmen und ihren Arbeitern, den Organen der Selbstverwaltung, den Angehörigen von Armee und Marine, den Schulen, Vereinen, den Deut-

schen im Anlande, kurz allen, die an dem Gesamtergebnis durch Spenden beteiligt sind. Aber auch an alle diejenigen richtet sich unser Dank, die sich der Arbeitsschwere der Sammlung unterzogen haben, an die behördlichen Stellen, an die Landes-, Provinzial-, Kreis- und Ortskomitees, und nicht zum mindesten an die deutsche Presse, die in jedem Stadium der Vorarbeiten die Nationalflugspende verständnisvoll und nachdrücklich unterstützt hat.

Etc. etc.

Heinrich, Prinz von Preußen,
Protector.

Graf Posadowsky-Wehner,
Präsident.

Unter dem Vorsitz des Prinzen Heinrich von Preußen hat sich im Berliner Reichstagsgebäude jenes Kuratorium konstituiert, dem die Bestimmung über die Verwendung der Flugspende obliegt.

Prinz Heinrich eröffnete die Tagung mit einer Begrüßung der Anwesenden und Worten des Dankes für die Spender, die sich aus allen Teilen des deutschen Volkes zusammensetzten, sowie für den Staatssekretär a. D. Grafen Posadowsky und dessen Mitarbeiter. Ministerialdirektor Lewald sprach im Auftrage des von seiner Münchener Reise noch nicht zurückgekehrten Staatssekretärs Dr. Delbrück den Dank des Reichsamtes des Innern für die Tätigkeit des Reichskomitees und den dadurch gezeigten Erfolg aus. Dieser Erfolg habe im Inlande tiefen Eindruck hervorgelassen, und auch im Anlande werde der Eindruck nicht gering sein, wenn man dort sehe, daß an allem, was der Erhaltung und Wehrhaftmachung des Volkes zugute kommt, alle Kreise des deutschen Volkes mitarbeiteten. Das Hauptverdienst an dem Fortgang der Arbeiten des Reichskomitees gebühre dem Prinzen Heinrich von Preußen, dem er namens des Staatssekretärs Dank ausspreche. Hierauf legte der Schatzmeister von Mendelssohn das bereits bekannte Ergebnis der Sammlung dar.

Der Verwendungszweck von rund zwei Millionen steht durch Bestimmung der Spender fest. Über die Verwendung des Hauptbetrages von rund 5 1/2 Millionen hat dagegen das Kuratorium zu beschließen. Das Kuratorium besteht aus etwa fünfzig Mitgliedern, von denen zehn vom Reichskanzler ernannt werden; die übrigen werden durch das Präsidium der Nationalflugspende benannt und setzen sich aus Vertretern aller in den einzelnen Landesteile am Flugwesen beteiligten Kreise zusammen. Die Geschäftsführung liegt in den Händen eines unter dem Vorsitz des Grafen Posadowsky gegründeten Verwaltungsausschusses von zwölf Mitgliedern. Davon sind vier Mitglieder, und zwar Ministerialdirektor Lewald, Geheimrat Albert, Geheimrat Hergesell und der Direktor der deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt Dr. Bendemann, vom Reichskanzler ernannt. Im übrigen gehören dem Verwaltungsausschuß an: die Herren Eiler, der Präsident des Luftfahrer-Verbandes Exzellenz von der Goltz, Graf Siertorpff, Hauptmann Hildebrandt, General Messing, Direktor Tischbein.

Das Kuratorium hat sich über einen Verwendungsplan nach einheitlichen Grundsätzen geeinigt, die Geheimrat Albert in längerem Vortrage darlegte. Darnach sieht er zu den Zinsen verwendet, sondern auch das Kapital selbst allmählich behufs wirksamer Förderung des Flugwesens veranlagt werden. Die Verwendung darf nicht zur Entlastung staatlicher Fonds erfolgen und hat sich, eine Förderung der Luftschifffahrt mit Ballons außerhalb des Zweckes der Nationalflugspende liegen würde, auf das Flugwesen zu beschränken. Auf Grund von Referaten der Herren Eiler, Hirth, Bendemann und General Messing beschloß das Kuratorium nach eingehender Debatte, daß die erste und wichtigste Förderung die Ausbildung genügend technisch vorgeladener Personen als Flieger in Verbindung mit der Versicherung gegen Unfälle und für Todesfälle sei. Für diese Aufgabe soll der Hauptstamm des Vermögens reserviert werden, da die Heranbildung einer großen Zahl zuverlässiger und erfahrener Flugzeugführer sowohl für die Industrie als auch im Interesse der Landesverteidigung das dringendste Be-

dürftig sei. Auf technischem Gebiete wird im Hinblick auf die Bedeutung des Motors für das Fliegen die Ausschreibung eines neuen Fliegengasmotoren-Wettbewerbes nach dem Vorbilde des Kaisers am letzten Kaisers-Geburtstage beschlossen, ferner die Begründung einer Zentralstelle zur Erprobung von sich als brauchbar erweisenden Erfindungen in Anlehnung an die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt befürwortet.

Endlich soll die Errichtung von Flugstützpunkten gefördert werden. Die vorliegenden Einzelanträge wurden dem Verwaltungsausschuss überwiesen. Nach einem Antrag des Geheimrats von Böttinger sollen Mittel der Nationalmüngesamtheit auch für wissenschaftliche Zwecke verwendet werden können, soweit diese der Förderung des Flugwesens zu dienen bestimmt oder geeignet sind.

DEUTSCHER LUFTFAHRER-VERBAND.

Vom Vorstand des Deutschen Luftfahrer-Verbandes wurde die Anerkennung folgender acht Kartelle beschlossen, die aus zum Verband gehörigen Vereinen gebildet worden sind:

1. »Bayerisches Kartell« mit 1036 Mitgliedern, bestehend aus: Königlich bayerischer Automobil-Klub, Bayerischer Aero-Klub, Münchener Verein für Luftschiffahrt.

2. »Mitteldeutsche Vereinigung« mit 2353 Mitgliedern, bestehend aus: Anhaltischer Verein für Luftschiffahrt, Butterfelder Verein für Luftschiffahrt, Erfurter Verein für Luftschiffahrt, Magdeburger Verein für Luftschiffahrt, Niedersächsischer Verein für Luftschiffahrt, Sächsisch-Thüringischer Verein für Luftschiffahrt, Verein für Luftverkehr, Weimar.

3. »Interessengemeinschaft sächsischer Vereine für Luftfahrt« mit 2652 Mitgliedern, bestehend aus: Königlich sächsischer Verein für Luftfahrt, Leipziger Verein für Luftschiffahrt, Zwickauer Verein für Luftschiffahrt, Voigtländischer Verein für Luftschiffahrt, Verein für Luftschiffahrt, Limbach i. Sa., Obergebirgischer Verein für Luftfahrt, Chemnitzer Verein für Luftfahrt.

4. »Nordwestgruppe des D. L. V.« mit 2830 Mitgliedern, bestehend aus: Bismarckweicher Verein für Luftfahrt, Bremer Verein für Luftfahrt, Hamburger Verein für Luftfahrt, Hannoverischer Verein für Luftfahrt, Lübecker Verein für Luftfahrt, Luftschiffahrt-Verein Münster, Osnabrücker Verein für Luftfahrt, Schleswig-Holsteinischer Flieger-Klub, Seefischer-Luftklub, Westfälisch-Lippischer Luftfahrt-Verein.

5. »Ortsgruppe des D. L. V.« mit 2276 Mitgliedern, bestehend aus: Bromberger Verein für Luftfahrt, Ostdeutscher Verein für Luftfahrt, Ostpreussischer Verein für Luftfahrt, Posener Verein für Luftfahrt, Schlesischer Aero-Klub, Schlesischer Verein für Luftfahrt, Verein für Luftfahrt Colmar i. Posen, Westpreussischer Verein für Luftfahrt.

6. »Süddeutsche Gruppe des D. L. V.« mit 1938 Mitgliedern, bestehend aus: Augsburgischer Verein für Luftfahrt, Oberschwäbischer Verein für Luftfahrt, Verein für Luftfahrt und Flugtechnik, Nürnberg-Fürth, Württembergischer Flugsport-Klub, Württembergischer Verein für Luftfahrt.

7. »Südwestgruppe des D. L. V.« mit 2807 Mitgliedern, bestehend aus: Breisgau-Verein für Luftfahrt, Frankfurter Verein für Luftfahrt, Kurhessischer Verein für Luftfahrt, Karlsruher Luftfahrt-Verein, Verein für Luftfahrt in Mainz, Luftfahrer-Verein Gießen, Mannheimer Verein für Luftfahrt, Mannheimer Flugsport-Klub, Mittelrheinischer Verein für Luftfahrt, Oberrheinischer Verein für Luftfahrt, Verein für Luftfahrt am Bodensee, Verein für Luftfahrt in Darmstadt, und schließlich

8. »Westgruppe des D. L. V.« mit 1909 Mitgliedern, bestehend aus: Düsseldorfiger Flugsport-Klub, Trierer Klub für Luftfahrt, Hagener Verein für Luftfahrt, Kölner Klub für Luftschiffahrt.

TODESOPFER.

Am 1. Januar starb in Remiremont, Frankreich, der Schiffsfabrikant Bérode an den Folgen einer durch den Propeller seines Aéroplanes erlittenen Verletzung. Bérode ist ein Opfer seiner Unvorsichtigkeit geworden. Nach einer Landung wollte er, als der Propeller noch lief, unter demselben durchschlüpfen, wurde hierbei aber von einem Flügel am Kopfe getroffen.

Am 3. Januar erkrankte der Mechaniker Mallet beim Unfall eines Wasserflugzeugs. Der Flieger Levasseur war am Morgen von Le Havre im Wasserflugzeug nach seiner Heimatstadt Fécamp geflohen. Nach dem sehr gut gelungenen Fluge wollte er vom Meer aus vor der Stadt noch Schaulaufen unternehmen, bei denen er seinen Mechaniker Mallet an Bord hatte. Kaum hatte das Wasserflugzeug den Hafen verlassen, als die Maschine sich vor den Augen von etwa 5000 Zuschauern überschlug. Beide Insassen fielen ins Wasser. Der Pilot konnte sich an einem Schwimmer anklammern, bis er von einem Motorboot aufgenommen wurde, der Mechaniker Mallet aber war sofort im Wasser verschwunden. Bis jetzt konnte seine Leiche noch nicht aufgefunden werden. Der Apparat ist ebenfalls gesunken und wohl verloren, da das Meer an jener Stelle sehr tief ist.

NOTIZEN.

DER »SCHÜTTE-LANZ 1« ist vom preussischen Kriegsministerium übernommen worden.

IN KÖNIGSBERG, Thorn und Posen werden im Februar Militärärzte in Betrieb gesetzt.

IN LEIPZIG findet am den Tagen 24.—26. Oktober 1913 der diesjährige ordentliche deutsche Luftfahrertag statt.

DEM SCHWEIZER BUNDESRAT wurde von der Schokoladenfirma Russ-Suchard ein Aéroplan angeboten. Der Bundesrat nahm das Geschenk mit Dank entgegen.

FÜNF MILLIONEN LIRE hat die Luftflottensammlung in Italien ergeben. Diese Summe wird zum überwiegenden Teil zum Bau von Militärflugzeugen verwendet.

DAS KOMMANDEURKREUZ der Ehrenlegion in Brillanten wurde dem Sportmann Henry Deutsch de la Meurthe am 9. Januar vom Aero-Club de France überreicht.

DIE MOSKAUER FLIEGERSCHULE wird nach Odessa verlegt, um hier besonders nach den einzelnen Militärressorts abkommandierte Offiziere nur auf russischen Flugapparaten auszubilden.

EIN VIERLÄNDERFLUG durch Deutschland, Dänemark, Schweden und Norwegen wird vorbereitet. Vertreter der vier Nationen traten bereits zur Organisation zusammen. Der Wettflug soll im Juni stattfinden.

IN GÖRZ erwarben die Leutnants Perini und Kenese am 4. Januar das Feldpilotendiplom. Der Erstgenannte führte bei dieser Gelegenheit einen Überlandflug Görz—Triest—Görz aus, wobei er 2400 m Höhe erreichte.

MIT FÜNF PASSAGIEREN flog Arthur Faller am 3. Jänner in Habsheim 1 Stunde 6 Minuten 5 Sekunden lang. Diese Leistung bedeutet, ihre Bestätigung vorausgesetzt, einen neuen Weltrekord.

37.700 METER HOCH gelangte am 31. Dezember ein Registrierballon, den Professor Gamba vom Observatorium in Pavia emporgesandt hat. In eine derartige Höhe ist vorher noch kein Ballon gekommen.

IN ANTWERPEN schaff der belgische Aviatiker Verschaeve einen neuen Höhenweltrekord im Flug mit vier Passagieren. Der bisherige Rekord Weymanns betrug 186 m. Verschaeve gelangte in 37 Minuten auf 596 m.

DEN KRITERIUMPREIS des Aéro-Club de France fürs abgelaufene Jahr, 10.000 Francs für den längsten Distanzflug ohne Zwischenlandung, erhält Fourny, der, wie bekannt, am 11. September in Etampes 10108 km durchflog.

IN TURIN wird für das Frühjahr 1913 eine Automobil- und Flugmaschinenausstellung vorbereitet. Sie wird wahrscheinlich in dem Ausstellungspalast der Zeitungen untergebracht, der auf der internationalen Ausstellung von 1911 eine Rolle spielte.

ANDREAS KVASZ führte am Neujahrstag auf dem Rákóser Fluggelände bei Budapest einen Flug aus, der 1 Stunde 50 Minuten dauerte. Außerdem machte er mehrere Passagierflüge. Der Apparat, welchen Kvasz benutzte, war ein von Horvath konstruierter Eindecker.

RUDOLF M. ROHRER JUN., Buchdruckereibesitzer in Brunn, ist am 4. Januar dort plötzlich verstorben. Der Verstorbene war Obmann des Flugtechnischen Vereins in Mähren, als dessen Vertreter er auch an dem österreichischen Luftschiffertage im Januar 1911 teilnahm.

HELLMUTH HIRTH, der brillante Meister auf dem Eindecker, hat vor einigen Tagen in Berlin vor Regierung- und Baumeister Hachtstedter und Oberleutnant Rechs als Sportzeugen die Flugzeugführerprüfung auf einem Doppeldecker, und zwar einen Albatros-Doppeldecker, abgelegt.

LEUTNANT LIBOWITZKY erwarb am 4. Januar das Feldpilotendiplom. Er stieg vom Wiener-Neustädter Fluggelände mit Leutnant Mandl als Passagier auf, umkreiste bei starkem Winde die Stadt und flog dann über Fischau, Brunn, Klein-Wolkersdorf, Felixdorf und kehrte über Theresienfeld zurück. Er legte ungefähr 160 km zurück.

DEM KRIEGSMINISTER in Frankreich hat der Ansehens für das Militärfliegen Vorschläge über die für 1913 präliminierten Käufe von Flugzeugen unterbreitet. Wie berichtet wird, beträgt die Zahl der anzukaufenden Flugzeuge weit über 400. Im Jahre 1912 wurden ebenfalls über 400 Militärflugzeuge angeschafft.

DIE ERSTE FELDPILOTENPRÜFUNG für Unteroffiziere in Deutschland bestanden am 22. Dezember vorigen Jahres auf dem Flugplatz Lindenthal bei Leipzig die Unteroffiziere Steindorf und Müller. Sie führten das Stundenflug aus, bei dem mindestens 500 m Höhe erreicht werden müssen, und landeten im vorgeschriebenen Glidfluge.

EINE NEUE FLUGZEUGFABRIK ist in Deutschland wieder entstanden. Unter dem Namen »Wertens Flugunternehmen, G. m. b. H.« ist mit dem Sitze in Bonn eine Gesellschaft zum Bau von Land- und Wasserflugzeugen nach dem System Wertens gegründet worden. Bruno Wertens, ein geübter Flugmaschinepilot, ist erst zwanzig Jahre alt.

NACH INDIEN ist der deutsche Pilot Hilgers gereist, um dort in den größeren Städten Schauläufe zu veranstalten. Er führt zwei neue Fokker-Eindecker mit sich, von denen der eine von einem deutschen Argus-Motor, der andere von einem französischen Renault-Motor angetrieben wird. Hilgers, der erst kürzlich in Johannesburg die Pilotenprüfung bestanden hat, will 1 1/2 Jahre in Indien bleiben.

AUS PETERSBURG wird unterm 9. Januar von einem Ministerratsbeschluss gemeldet, nach dem ausländischen Aviatikern verboten wird, in der Zeit vom 14. Januar bis 14. Juli 1913 die westliche Grenze Russlands zu überfliegen. Im Falle der Weigerung, auf ein gegebenes Signal zu landen, werden die strengsten Maßnahmen ergriffen und es wird selbst mit scharfen Patronen gegen die Flugzeuge geschossen werden.

FÜR DEN ZUVERLÄSSIGKEITSFLUG am Oberhein 1913 ist die Zeit vom 10. bis zum 19. Mai in Aussicht genommen. Anfangsort des Fluges wird Wiesbaden, Endpunkt Konstanz sein. Zwischen Straßburg und Konstanz findet voraussichtlich eine größere Aufklärungsübung statt. An den Überlandflug wird sich

auf dem Bodensee ein Wasserfluggewetthetwettbewerb anschließen. Prinz Heinrich von Preußen hat den Vorsitz und die Oberleitung übernommen.

DIE ZIELFAHRT des Berliner Vereins für Luftschiffahrt am 1. Dezember 1912 hat folgendes, jetzt definitiv festgestellte Resultat ergeben: 1. »Anhalt« (Führer: Gebauer) 205 km vom Ziel (Bahnhof Rahnow); 2. »Magdeburg« (Dr. Henoch) 225 km vom Ziel; 3. »Leipzig« (Apfel) 30 km vom Ziel; 4. »Kaiserlicher Aéro-Club Nr. 4« (Schnetz) 81 km vom Ziel; 5. »Harburg 2« (Dr. Koschel) 82 km vom Ziel. Die Führer dieser fünf Ballons erhalten Ehrenpreise, die Mitfahrer silberne Erinnerungshefte.

DIE FRANZÖSISCHE RIVIERA wird in der hienigen Hochsaison eine aviatische Attraktion aufzuweisen haben. Zwischen Monaco, Nizza und Cannes werden nämlich regelmäßig — d. h. so regelmäßig es eben möglich ist — vier Wasseraéroplane verkehren, die zur Passagieranahme bestimmt sind. Jeder Apparat kann außer dem Piloten auch zwei Passagiere tragen. Der Preis für die Reise von Nizza nach Cannes oder Monaco ist auf 200 Francs festgesetzt. Für die Hin- und Rückreise werden 250 Francs verlangt.

BEI AVRÈCOURT, unweit von Metz, landete auf deutschem Boden am 34. Dezember Nachmittag ein französisches Flugzeug mit zwei Offiziersfliegern, die die Orientierung verloren hatten. Der Führer des Flugzeuges war Leutnant Glaive von der Fliegertruppe in Nancy, der Passagier war Leutnant Pelloux vom sechsten Artillerieregiment. Major Siegfert, der Führer der Metz Fliegertruppe, begab sich an Ort und Stelle. Die französischen Offiziere wurden, nachdem die vorgenommene Untersuchung keinerlei belastende Momente ergeben hatte, freigelassen.

BEI LEIPZIG ereignete sich am 5. Januar auf dem Flugplatz der Deutschen Flugzeugwerke in Lindenthal ein kleiner Unfall. Einer der den Deutschen Flugzeugwerken zugehörigen Unteroffiziere machte seine Feldpilotenprüfung und hatte diese in vorschrittsmäßiger Weise vollendet. Bei der Glidfluggelandung stellte er jedoch den Doppeldecker zu steil ein, so daß dieser vornüber kippte und der Pilot mit seinem Passagier, ebenfalls einem Unteroffizier, aus geringer Höhe abstürzte. Beide kamen mit ganz leichten Verletzungen davon. Der Apparat wurde beschädigt.

ÜBER DEN SIMPLON will der peruanische Aviatiker Bielowicz demnächst auf einem Andrien-Apparat neuester Konstruktion zu fliegen versuchen. Sein Landsmann Chaves hat bekanntlich vor zwei Jahren diesen Flug ausgeführt, mußte aber sein gewagtes Unternehmen mit dem Tode bezahlen. Bielowicz, der von Brüg aufzusteigen gedenkt, ist bereits dort eingetroffen. Er besitzt das französische Pilotendiplom und hat sich durch seinen Flug am den Eiffelturm und den Überlandflug Paris-Bordeaux im August, beziehungsweise September 1910 einen Namen gemacht.

GRAHAME WHITE, der wohlbekannte englische Meisterflieger, obliegt gegenwärtig dem Bobsleighsport in St. Moritz. Obwohl Anfänger, erzielte er darin, wie der »New York Herald« meldet, sogleich erstnennliche Erfolge. Seine Gewöhnung an das rapideste Bahnschlittenfahren in der Luft kommt ihm offenbar bei dem Schlittensport zu gute. Schon bei dem ersten Versuch durchmaß er die Bobbahn in 1 Minute 19 Sekunden, brauchte also nicht viel mehr als der beste Rivale Lord Carbery (1:18.6). Und im zweiten Wettlauf schlug er alle Konkurrenten, indem er die Strecke 1:14 fuhr. Seine Gemahlin begleitete ihn.

OBERLEUTNANT I. E. BIER, gegenwärtig Direktor der Deutschen Flugzeugwerke in Lindenthal bei Leipzig, führte in Fischamend am 7. und 8. Januar auf Veranlassung des Kriegsministeriums ein deutsches Militärflugzeug einer Kommission vor. Der Apparat ist ein »Mars-Eindecker, bei dessen Konstruktion besondere Rücksicht auf militärische Erfordernisse genommen wurde. Der Apparat wurde in 40 Minuten demontiert und in derselben Zeit wieder zusammengebaut, bewies ein Steigvermögen von 100 m in 50 Sekunden sowie besondere Gleitfähigkeit. Es wurden

acht Passagierflüge mit ein und zwei Personen unternommen.

KARL ILLNER hatte bekanntlich am 28. September 1912 das Unglück, bei einer Landung nach einem Schauden in Ausguss zwei alte Leute, das Ehepaar Rehn mit dem Propeller niederzustößen und derartige Verletzungen zu verursachen, daß die beiden starben. Die Eheleute hatten sich unvorsichtig auf verbotenes Terrain vorgewagt; Illner bemerkte sie erst im letzten Moment und konnte nicht mehr verhüten, daß sie vom Propeller getroffen wurden. Beim Kreisgericht Leitmeritz, das den Fall strafgerichtlich zu behandeln hatte, wurde Illner durch den Advokaten Dr. Berndl vertreten; er erklärte, daß ihn an dem Unglück keinerlei Verschulden treffe. Die Staatsanwaltschaft in Leitmeritz hat nunmehr das Verfahren eingestellt.

IM DEUTSCHEN FLUGVERBAND, dessen Gründung von den Landesherren von Sachsen-Weimar, Altenburg, Koburg-Gotha, Anhalt, Meiningen und Reuß anging, fand am 7. Januar eine Präsidialsitzung statt. Der Verband plant den Bau von Flugstützpunkten, die den Fliegern auf ihren Überlandflügen Schutz und Unterkunft bieten sollen. Nachdem das Kuratorium der nationalen Flugpende in seiner konstituierenden Sitzung vom 20. Dezember 1912 die Gewährung von Zuschüssen zur Erbauung von Flugstützpunkten grundsätzlich genehmigt hat, beschloß das Präsidium die beschleunigte Inaugurationsfeier zunächst der dringlichsten etwa achtzehn Stützpunkte in einer Reihe von Städten, auf deren tatkräftige Unterstützung es bei der Aufbringung der noch erforderlichen Geldmittel rechnet.

EINEN DAUERWELTREKORD im Flug mit vier Passagieren schuf am 31. Dezember der deutsche Flieger Artur Faller in Habsheim. Er startete um 4 Uhr 16 Minuten nachmittags auf einem »Aviatik«-Doppeldecker mit vier Fluggästen, die inklusive Pilot eine Last von 363 kg repräsentierten. Außerdem hatte der Flieger Betriebsstoff für drei Stunden an Bord. Der Flieger stieg in kurzer Zeit auf etwa 200 m, in welcher Höhe er mehrmals die Ortschaften in der Umgegend des Flugplatzes überflog. Um 5 Uhr 34 Minuten, also nach einer Flugdauer von 1 Stunde 18 Minuten, landete Faller glatt auf dem Flugfelde.

DAS LUFTSCHIFFGESPENST spukte wieder einmal in England. In der Nacht vom 3. auf den 4. Januar soll über Dover ein gewaltiges Luftschiff dahingeflogen sein. Ein Stadtheimer namens Hobbs war einer der vielen Zeugen, die das geheimnisvolle Luftschiff gegen 5 Uhr früh über der Stadt gesehen haben wollen. Er erklärte, daß seine Aufmerksamkeit durch das Surren der Motoren himmelwärts gelenkt wurde. Das Luftschiff sei mit rasender Geschwindigkeit gefahren. Ein Ladenbesitzer und ein Konstabler waren die anderen Zeugen, sie gehen indessen zu, daß es zu dunkel war, um das Luftschiff selbst wahrzunehmen. Sie »sahen« ein mit großer Schnelligkeit dahinfahrendes Schiff und hörten die Motoren. »Sachverständige« meinten ferner, daß nur ein mit sehr starken Motoren ausgerüstetes Fahrzeug den zu der betreffenden Zeit herrschenden Wind bekämpfen konnte.

EIN GLEITFLUGSPEZIALIST ist der junge Aviatiker Hans Richter in Berlin. Er ist wohl der einzige, der sich in Deutschland seit Lilienthal mit dem reinen Gleitflug beschäftigt. Er hat kürzlich bewiesen, daß er selbst bei Windstille sehr hübsch zu gleiten versteht. So legte er z. B. am 22. Dezember auf dem Tempelhofer Felde von einem Hügel aus bei völliger Windstille mehrere Proben seines Könnens ab. Sein Apparat hat eine Spannweite von 7,50 m. Das Gewicht des Apparates beträgt 85 kg, das Tragflächenareal nur 12 m². Er hängt ist er in allen Teilen aus Holz. Die Bespannung besteht aus Leinwand, die mit Aerotol imprägniert ist. Drei Räder tragen das Fahrgerüst, in dem der Flieger auf einem Gurt Platz nimmt. Das Schwanzsteuer, das bei Motorflügen die Höhensteuerung regelt, dient hier

nur zur Regelung der Fluggeschwindigkeit. Hans Richter hat die Absicht, eine Gleitflugschule zu gründen.

EINE HOCHZEITSFAHRT im Flugzeug führte am 21. Dezember der Münchener Ingenieur und Flugmaschinenkonstrukteur Gustav Otto aus. Er vermählte sich mit Fräulein Ada Haugg, der Tochter des hayerischen Stabsarztes Dr. Haugg. Sofort nach der Trauung, die vormittags von 10 Uhr stattfand, fuhr das junge Paar im Auto nach Oberwiesenfeld zum Ottoschen Fliegerasche. Hier harter bereits der Flieger Baierlein mit seinem Doppeldecker und stieg mit den Neuvermählten empor. In 600 m Höhe ging es der alten Bischofsstadt Freising zu, dann zurück über die Schlösser Schleißheim und Nymphenburg nach dem alten Flugfeld Puchheim, von hier nach fast dreiviertelstündigem »Hochzeitsflug« zurück zum Oberwiesenfeld, wo nach elegantem Gleitflug die glatte Landung erfolgte.

IN WIENER-NEUSTADT waren die Witterungsverhältnisse im Dezember für das Fliegen äußerst ungünstig. Nicht nur daß dichter Nebel an ruhigen Tagen jede Flugtätigkeit lähmte, verzeilte an nebelfreien Tagen auch oft ein mit bis zu 30 Sekundenmeter Geschwindigkeit einherbrausender Westwind die schon getroffenen Vorkehrungen zu Aufstiegen. Trotzdem wurden 16 Flugtage mit 118 Fliegeleistungen verzeichnet, von welchen letzteren ein großer Teil auf das Konto unserer Offizierspiloten zu setzen ist, aber auch Betriebsleiter Illner, dessen Aufstiege meist der Anspornung neuer und rekonstruierter Apparate galten, hat redlichen Anteil daran. Mit 7. Dezember wurde der Offiziersfliegerkurs beendet, nachdem noch Leutnant Ednard Rzymenowski am 2., die Oberleutnants Leo Libana und Richard Schuster sowie Leutnant Oskar Schöcher von Mezőcsanak am 5. und Oberleutnant Josef von Schar und Leutnant Dudić am 7. Dezember ihre Pilotenprüfungen abgelegt hatten.

IN DER »URANIA« in Wien hielt Universitätsprofessor Dr. Hans Sperl am 9. Januar einen Vortrag über die Rechtsfragen der Luftschiffahrt. Er führte aus, daß sich die Juristen mit der Luftschiffahrt nicht weniger beschäftigt hätten als die Dichter, wie dies aus Beispielen, die auf den Beginn des XVIII. Jahrhunderts zurückreichen, hervorgehe. Die ersten völkerrechtlichen Differenzen aus der Luftschiffahrt hätten sich im Feldzuge 1870/71 ergeben. Über die rechtliche Natur des Luftfahrzeuges, ob er unbeherrscht sein oder Staatseigentum bilden solle, gehen die Meinungen sehr auseinander. Der Krieg in den Lüften sei in den Haager Konferenzen in großen Zügen geregelt und das Bombenwerfen aus Luftfahrzeugen mit gewissen Einschränkungen für zulässig erachtet worden. Überaus vielseitig seien die straf-, zivil- und verwaltungsrechtlichen Fragen. Bezüglich des Ersatzes des durch die Luftschiffahrt entstandenen Schadens vertrat der Vortragende mit einer gewissen Einschränkung das Prinzip der Haftbarkeit der Luftschiffer, die sich wieder durch Versicherungen zu decken hätten.

IN JOHANNISTHAL, auf dem Berliner Flugplatz, konnte im Laufe des Monats Dezember an 23 Tagen geflogen werden; neun davon waren halbe Flugtage. Die Luftbewegung war im allgemeinen eine geringe; nur um die Mitte des Monats stieg sie bis auf 16 Sekundenmeter, so daß auf drei aufeinanderfolgenden Tagen mit dem Fliegen ausgesetzt werden mußte. Insgesamt führten 61 Flieger 1134 Aufstiege aus. Am fleißigsten war Hartmann, der 11:04:00 in den Lüften war und 79 Flüge machte. Überlandflüge hatten zu verzeichnen: Mühlitz, Hoffmann, Stipploschek, Rapp, Canter, Keidel und Engner nach Döberitz; Boutard nach Schützendorf. Die Bedingungen für das Führerdiplom haben erfüllt: Beck (Rumpler), Colombo (Föhn), Eckhardt (Erich), Hirth (Albatros), König (König), Reichelt (Reichelt), Ringe (Fokker), Roth (Harian), Oberleutnant von Skeshensky (Albatros), Stöffler (L. V. G.). Ein Rückblick auf das abgelaufene Jahr ergibt, daß an 317 Tagen 17.061 Flüge in der Gesamtzahl von 1995 Stunden vollführt wurden. Die Bedingungen für das Führerszeugnis haben 1912 insgesamt 98 Flieger erfüllt.

DIE GESETZLICHE REGELUNG des Luftverkehrs war Gegenstand von Verhandlungen, die am 6. Januar im Berliner Reichstagsgebäude unter dem Vorsitz des Direktors im Reichsamt des Innern Dr. Lewald stattfanden. Neben den Vertretern der beteiligten Reichs- und preussischen Ressorts nahmen teil Sachverständige, die sich auf dem Gebiete der Luftfahrt bei der wissenschaftlichen Erforschung oder bei der praktischen Durchführung bewährt haben. Juristen, die durch Arbeiten auf dem neuen Rechtsgebiete literarisch hervorgetreten sind, sowie Leiter der das Luftfahrzeugen fördernden Verbände. An der Hand der von den beteiligten Reichsressorts (Reichsamt des Innern, Reichsjustizamt) angestellten Grundzüge für eine Regelung des Verkehrs mit Luftfahrzeugen gelangte insbesondere die Fragen zur Besprechung, inwieweit eine gesetzliche Regelung des Luftfahrzeuges angezeigt oder dringlich erscheine und ob es sich empfehle, die gesetzlichen Maßnahmen nur auf die Regelung des Verkehrs oder auch auf die Frage der Haftpflicht zu erstrecken. Insbesondere wurde an der Hand von weiteren Grundzügen erörtert, in welchem Umfange eine Prüfung von Luftfahrzeugen und deren Führern geboten erscheine.

AUS FRIEDRICHSHAFEN meldet der »Berl. Lokalanze«, daß der Betrieb der Zeppelin-Luftschiffwerft, die zurzeit voll beschäftigt ist, eine bedeutende Erweiterung erfahren wird. Im Anschluß an die Luftschiffwerft wird eine eigene Versuchswerkstätte geschaffen werden. Die Luftschiffhalle wird um 12 m verlängert und mit Schiebetüren, ähnlich wie bei der Potsdamer Halle, versehen werden. Sie hat eine Länge von 192 m. Da sie Schiebedeure gegen Osten und Westen hat, so können die Luftschiffe von Osten und Westen einfahren. Die Luftschiffhalle ist als Doppelhalle erbaut. Infolgedessen können in ihr zwei Schiffe nebeneinander fertiggestellt werden. Die Bauzeit für ein Luftschiff beträgt ein Vierteljahr. (Die Luftschiffwerft ist jetzt in der Lage, jährlich acht Luftschiffe zu erbauen. In Friedrichshafen ist, wie uns ferner berichtet wird, das neue Militär-Luftschiff auf der Zeppelin-Werft nahezu fertiggestellt. In acht Tagen wird die militärische Abnahmekommission in Friedrichshafen eintreffen, worauf die Versuchsfahrt sofort beginnen. Die Erbauung des Delagatschiffes »Sachsen« schreitet ebenfalls rüstig vorwärts. Die Luftschiffbaugesellschaft wolle ihre Arbeiterzahl von 170 auf 290 erhöhen.

DIE BEOBACHTUNGEN, zu welchen die letzte Zielfahrt des Berliner Vereins für Luftfahrt am 1. Dezember 1912 Anlaß gab, waren u. a. auch deshalb interessant, weil jedem der aufgestiegenen 13 Ballons zwei Tauben mitgegeben worden waren; von diesen 26 Tauben sind im ganzen am 2. Dezember zehn Stück zurückgekehrt. In Anbetracht des Umstandes, daß am 1. Dezember ein für den Taubenflug besonders günstiges, weil nehliges Wetter war, bei dem sich Regen mit Schneefall mischte, darf das Resultat als ein recht gutes veranschlagt werden, zumal verschiedene Tauben sogar in der Zeit des Schneefalles selbst freigelassen wurden, wodurch ihr Flug erschwert wurde. Auch ist zu berücksichtigen, daß in jener Gegend, die diesmal bei der Fahrt berührt wurde, das Raubzeug für die Tauben besonders stark vertreten ist. Im allgemeinen schwankte die Entfernung des Anflusses der Tauben vom Flugplatz in Schmargendorf aus zwischen 30 und 52 km, die Höhe zwischen 150 und 550 m; gerade die letzterwähnte Höhe ist in Anbetracht der Witterungsverhältnisse besonders bemerkenswert. Eine Bestätigung der starken Verbreitung des Raubzeuges in der diesmal durchflogenen Gegend ist darin zu finden, daß eine Brieftaube außer den zehn zurückgekommenen von dem Gute Wendshof gemeldet wurde; diese Taube ist nach dem Bericht von Augenzeugen vom Habicht geschlagen worden, doch gelang es ihm trotzdem zu entfliehen, am allerdings infolge der erlittenen Verletzungen zu verenden.

HAUPTMANN WILHELM BOOMS hielt am 30. v. M. im Saal der »kleinen Bühnen« in Wien einen Lichtbildvortrag über »Die Tätigkeit der Flugmaschinenparks bei den großen französischen Manövern 1912«. Hauptmann Booms berichtete eine Menge interessanter

Details aus eigener Anschauung und zog aus Erfahrungen ungefähr folgende Lehren für die Verwendungen der Flugmaschinen im Kriege: »Die Apparate müssen mit Vorsicht in den Linien der eigenen Truppen gehalten werden, wenn sie sich auf der Erde befinden. Ob sie beim Abflug einige Kilometer mehr zurücklegen haben, ob sie an den Feind gelangen, spielt ja bei ihrer Schnelligkeit keine Rolle. Auch der Trais der Flugmaschinen kann in der Front nur biederlich sein. Die Militäraviatik wird voraussichtlich noch lange Hilfswaffe bleiben. Aber man geht schon daran, den Aeroplan als Angriffswaffe auszustatten, mit Maschinengewehren und Panzern zu versehen. Dann werden sie mit ihren Kameraden gemeinsam kämpfen und siegen können. Der Lenkballon wird Aufgaben bei Belagerungen oder Einschließungskämpfen an feste Plätze finden, vielleicht auch bei Nachtkämpfen, wo seine Scheinwerfer Dienste leisten können. Allzuhoch darf man aber die Erwartungen nicht spannen. Die Beweglichkeit der demontierbaren Hangars ist eine Mythe. Ein Lenkballon braucht 300 Mann zur Bedienung; drei Eskadrillen (18 Stück) Flugapparate dagegen nur 250 Mann. Man ist daher in Frankreich nicht allgemein der Ansicht, daß die Deutschen mit dem Ban ihrer Zeppelins auf dem richtigen Wege sind.«

LEON TEISSERENC DE BORT, einer der bedeutendsten Aerologen, ist am 2. Januar in Cannes im 56. Lebensjahr gestorben. Teisserenc de Bort war ein schöpferischer Geist, dessen Wirken unvergängliche Früchte für die Aërologie hinterlassen hat. Es wäre zu wenig, zu sagen, Teisserenc de Bort sei bloß »für« das Wissenschaftsgebiet schöpferisch gewesen; vielmehr gehörte er zu denen, welche die Aërologie selbst erst hervorgerufen haben und denen also dieser heute so bedeutend gewordenen Wissenschaft seine Existenz verdankt. Der Name Teisserenc de Bort ist innig verknüpft mit Hermite und Besançon, also mit den Ursprüngen der Versuchs- und Registrierballons. Teisserenc de Bort hat in der Erfindung und Anwendung der hierzu erforderlichen Instrumente Großes geleistet. Bekanntlich leitete Léon Teisserenc de Bort eines der hervorragendsten meteorologischen Observatorien, nämlich jenes von Tiaples. Er war Mitglied des Instituts, Vorstandsmitglied des Aéro-Club de France und bekleidete auch noch andere prominente Stellungen. Die Leichenfeier wurde am 9. Januar in Paris begangen; der Leichnam wurde dann nach Chapelle-de-Muret bei Ambrase gebracht, wo man ihn im Familiengrab beisetzte. Der Verlust dieses trefflichen Mannes, dem man noch viele Jahre des Wirkens gewünscht hätte, wird allgemein herzlich beklagt.

NEUE GESCHWINDIGKEITSREKORDS schuf am 31. Dezember 1912 der französische Flieger Eugène Gilbert. Er stieg um 9 Uhr 28 Minuten vormittags bei leichtem Südwestwind von dem Fingelfe Etampes auf und flog mit großer Geschwindigkeit eine abgesteckte Bahn von 10 km ab, wobei er sich ständig in 30 m Höhe hielt. Der Flieger legte so bald 100, 200, 300 km zurück, und von 350 km an bis 600 km hat er alle Rekords der Geschwindigkeit geschlagen. Er landete um 3 Uhr 20 nach 5 Stunden 52 Minuten Fahrt. Die neuen Zeiten im Vergleich zu den alten sind folgende: 350 km 3:26:16 (ehemaliger Rekord Pierre Marie 4:17:26). 400 km 3:55:27 (Olliviers 4:44:51). 450 km 4:24:44 (Pierre Marie 5:13:35 $\frac{1}{2}$). 500 km 4:54:06 (Pierre Marie 6:07:70). 600 km 5:52:38 (Olliviers 7:00:49). Gilbert hätte übrigens sehr gut den Rekord der sechsten Stunde schlagen können, da ihm an dieser Zeit nur etwa acht Minuten fehlten. Er ist zu früh ge-

andert, weil seine Uhr, die er an der Hande des Motors befestigt hatte, infolge des Bebens des Motors vorging. Gilbert benutzte für diesen Rekord einen Morane-Saulnier-Eindecker. Der Apparat war mit einem Rhône-Rotationsmotor angetrieben. Dieser neue Motor hat sieben Zylinder und entwickelt 50 H. P. Er erregte auf dem letzten Pariser Aérosalon großes Interesse. Bei dem Rekordflug Gilberts hat sich der Motor als sehr sparsam erwiesen. Er hat nämlich bei der sechs Stunden dauernden Fahrt nur 110 l Bessin und 10 l Öl verbraucht. — Gohé, der gleichfalls Ende Dezember noch Versuche machte, neue Weltrekorde zu schaffen, hatte keinen Erfolg.

EIN FREIWILLIGEN-FLIEGERKORPS soll in Deutschland eustehen. Der Kaiserliche Aero-Klub in Berlin beabsichtigt, ein solches zu gründen. Das Fliegerkorps soll nach dem System des Deutschen Freiwilligen-Automobilkorps eine Vereinigung von geeigneten deutschen Fliegengführern bilden, welche sich verpflichten, unter besonderen Bedingungen und Vereinbarungen als Flieger bei der Armee im Krieg und Frieden Dienst zu tun. Der Sitz des Korps soll Berlin sein. Der Mitgliederkreis soll sich zunächst auf Preußen und auf diejenigen deutschen Bundesstaaten beschränken, deren Militärkontingent sich in preussischer Verwaltung befindet. Vorbedingung zum Eintritt in das Korps sind u. a. Tauglichkeit für den Dienst im Korps, deutsche Reichsangehörigkeit und Besitz des Fliegerzeugnisses sowie Bestehen einer besonderen Prüfung auf einem bei der Armee eingeführten Flugzeuge. Bedingung für die Aufnahme ist die schriftliche Erklärung des Anzunehmenden, daß er dem Korps auf die Dauer von mindestens drei Jahren angehören will, ferner, daß er bereit ist, im Kriege unbeschränkt als Flieger Dienst zu tun und im Frieden jährlich eine militärische Dienstleistung bis zu zehn Tagen als Flieger zu absolvieren und an den vom Kommandeur eingerichteten Unterrichtskursen teilzunehmen. Die zu benutzenden Flugzeuge müssen bei Beginn der Dienstleistungen in tadellosem Zustande sowie mit den erforderlichen Teilen, Werkzeugen und mit der in den Vereinbarungen mit dem Kriegsministerium vorgeschriebenen militärischen Ausrüstung versehen sein. Zulässig sind jedenfalls nur solche Flugzeuge, mit denen die Armee im Kriegsfall ausgerüstet wird. Für jedes Flugzeug wird die Heeresverwaltung eine Subvention, voraussichtlich 3000 M., zahlen, und zwar im vorhinein in vierteljährlichen Raten an den Vorstand des Korps. Die Freiwilligen erhalten für jede Dienstleistung besondere Gebühren, und zwar für jeden Übungstag 40 M. Sie haben sich davon selbst zu bekösten und auch für Quartier zu sorgen. Für Hin- und Rückreise zum Übungsort, für den Transport des Flugzeuges zahlt das Kriegsministerium eine Pauschalsumme, voraussichtlich 300 M. Während eines gegen das Deutsche Reich angebrochenen Krieges nützerweise die Mitglieder, die sich bei dem kriegsfähenden Heere befinden, der Militärdisziplinarstrafordnung, den Vorschriften des Militärstrafgesetzbuches und der Militärstrafgerichtsbarkeit.

IM WIENER APOLLOTHEATER wird jetzt ein von Ingenieur Bohle erfundener Fernlenkballon gezeigt. Auf Einladung der I. Österreichischen Luftverkehrsgesellschaft fand sich am Nachmittage des 7. Januar eine zahlreiche, äußerst distinguierte Publikum, in dem nebst den aeronautischen Kreisen die Spitzen der Armee sehr stark vertreten waren, zu einer Sondervorführung ein. Es erschienen: Erzhzog Leopold Salvator mit Kammervorsteher Oberst Kral, FZM. Kriegsminister von Krobatin, Chef des Generalstabes GdL Conrad Freiherr von Hüdenz, Korpskommandant FZM. Ziegler, Stadtkommandant FML. Wilkhill, der Chef der Präsidialbüreau im Kriegsministerium Oberst von Boog und dessen Stellvertreter Oberst von Grabner, der Vorstand der fünften Abteilung im Kriegsministerium Oberst Landwehr, der Kommandant der k. u. k. Luftschifferabteilung Oberstleutnant Uzelac, Major von Umlauf, die meisten Offiziere der Luftschifferabteilung, als Vertreter der Verkehrstruppenbrigade Generalstabshauptmann von Vassel und Hauptmann Seidel, ferner

der Präsident des Zentralkomitees zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte Max Egon Fürst zu Fürstenberg, vom k. k. Österreichischen Aero-Klub der Ehrenpräsident Abgeordneter Victor Silberer, die Vizepräsidenten Major Franz Hinterstoisser und Herr Alfred von Strasser, mehrere Ansschußmitglieder und Generalsekretär Hauptmann Baron Berlepsch, der Präsident des k. k. Österreichischen Automobil-Klubs Markgraf Alexander Pallavicini, der Präsident des k. k. Österreichischen Flugtechnischen Vereines Generaldirektor Alexander Cassinone mit mehreren Ansschußmitgliedern und Generalsekretär Oberst Sachamel u. v. a. Die Vorstellung wurde durch einige der besten Nummern des famosen Abendprogrammes eingeleitet. Die Experimente, die Ingenieur Bohle hierauf mit seinem Ballon vorführte, beruhen auf der elektrischen Fernwirkung; das physikalische Prinzip der drahtlosen Telegraphie, das Ingenieur Wirth bereits mit Erfolg zur Lenkung eines Bootes benützt hat, ist hier auf ein Luftfahrzeug angewendet. Der einige Meter lange, eiförmige Ballonkörper trägt ein zierliches Gerüst, an dem mehrere kleine Propeller befestigt sind. Durch Druck auf die Taster des Gebearparates versetzt Ingenieur Bohle diese Propeller nach Bedarf in Drehung; sie bewirken nicht allein die Fortbewegung des Ballons, sondern auch sein Steigen und Fallen und die Steuerung. Der Ballon erhebt sich in langsamem Fluge bis über den der Bühne gegenüberliegenden Teil der zweiten Galerie, wendet, kehrt ebenso sicher zurück und verschwindet schließlich zwischen den Kallisen. Die elektrische Fernwirkung erstreckt sich auch auf das Abwerfen von Papierschuteln, die Bomben markieren; die Ausführung dieses Tricks ist sehr effektiv, indem sich zugleich, unter den Klängen von »O du mein Österreich«, eine schwarz-gelbe Fahne am Ballon entfaltet. Praktische Bedeutung besitzt Bohles Erfindung natürlich derzeit noch nicht, aber sie gibt jedenfalls zu interessanten Studien Anlaß und die hübsche physikalische Spielerei bildet auch eine sehr wertvolle wissenschaftliche Varietnummer.

ÜBER SCHLEPPFAHRTEN schreibt Dr. Bröckelmann in den Vereinsnachrichten des »Berliner Vereines für Luftschiffahrt: »In letzter Zeit ist die Anzahl der Rechnungen, die für Wiederherstellung von zerrissenen Leitungsdrahten von der Fahrtenkasse bezahlt wurden, ganz erheblich gestiegen. Diese Tatsache ist auch durchaus erklärlich aus der fortdauernden Vergrößerung des Fernsprechverkehrs und der Erweiterung und Neuaufbau von Überlandzentralen. In manchen Gegenden Deutschlands ist es heute schon so gut wie unmöglich, auch nur wenige Kilometer am Schleppan zu fahren, ohne elektrische Leitungsdrahte zu zerreißen. Nachdem bereits früher Beschwerden und Warnungen wegen Sachbeschädigungen durch das Fahren am Schleppan bei unserem Verein eingegangen waren, erhielt der Fahrtenausschuß vor einigen Tagen folgenden Brief einer kaiserlichen Oberpostdirektion: »Am 29. September ist in der Nähe von Datzow, Amt Gadebusch, eine Telegraphenleitung durch einen Ballon des Berliner Vereines für Luftschiffahrt zerrissen worden. Die für die Wiederherstellung angewandten Kosten sind dem Postamt in Gadebusch bereits erstattet worden. Von einer Verfolgung der Beschädigung der Reichsanlage wird in der Annahme abgesehen, daß ein vertretbares Verschulden nicht vorlag. Es wird aber ergeben ersucht, gefälligst veranlassen zu wollen, daß bei den Luftfahrten auf die Freileitungen sorgsam geachtet wird. Das Zerreißen von Leitungen und Miterschleppen von Drahtenden kann besonders in der Nähe von oberirdischen Starkstromleitungen zu schweren Schäden mit unabsehbaren Folgen führen.« Nach unseren Fahrtbestimmungen ist der Führer während der Fahrt beschädigte Gegenstände ersatzpflichtig, »vor dem Fahren am Schleppan wird deshalb dringend abgesehen. Die Fahrtenkasse hat bisher fast alle durch das Schleppan verursachten Leitungsdrahte auf ihre Kosten wieder herstellen lassen, weil angenommen wurde, daß das Anlegen des Schleppanes zur Landung notwendig war. Auch in Zukunft wird der Verein im Interesse der Sicherheit der Luftfahrer das Anlegen des Schleppanes zur Landung wohl nicht verbieten, wohl aber ist es sehr leicht möglich,

daß, wenn die Beschwerden nicht aufhören und die Kosten für die zerrissenen Leitungsdrähte sich nicht verringern, der Verein in jedem einzelnen Fall zu untersuchen haben wird, ob das Auslegen des Schleppseils im Interesse der Sicherheit der Luftschiffer notwendig war. Auch ist es nicht ausgeschlossen, daß, falls Beschwerden und Warnungen an den Deutschen Luftfahrer-Verband gelangen, dieser das Fahren am Schleppseil verbieten wird. Ich möchte deshalb den Herren Führern empfehlen, das Tieffahren und Landen ohne Schleppseil zu üben. Selbstverständlich wird man bei starkem Wind oder wenn der Ballon aus größeren Höhen sehr rasch fällt und man den Fall wegen Ballastmangels oder aus anderen Gründen nicht bremsen kann, das Schleppseil auslegen müssen, aber andererseits wird es oft, besonders jetzt im Winter und bei bedecktem Himmel sehr leicht möglich sein, ohne Schleppseil tief zu fahren und zu landen. Ein solches Tieffahren erfordert natürlich große Aufmerksamkeit, ist aber außerordentlich reizvoll und bietet dem Führer eine interessante Aufgabe, die ihm viel Vergnügen und Befriedigung gewähren wird.

DIE »REICHSLIEGERSTIFTUNG« hielt vor kurzem in Berlin ihre Jahresversammlung ab. Es ist dies eine nützlich unter dem Präsidium von Professor Dr. Ingenieur Major von Parsavel befindliche Vereinigung mit folgender Entstehungsgeschichte: Innerhalb des »Reichsfliegervereins« waren seit den ersten größeren Flügen in Deutschland Stürmungen vorhanden, die dem Verein eine Sektion für Unterstützung verunglückter Flieger angliedern wollten. Dringend auf die rasche Inangriffnahme einer solchen Organisation wirkte von Anfang an die Feststellung, daß es schon seit dem Sommer 1911 nahezu unmöglich war, Fliegerführer gegen Unfall zu versichern, und daß aus früheren Jahren noch bestehende Versicherungen von den Versicherungsgesellschaften nach einzelnen Unfällen gekündigt wurden. Weiter setzte sich der Gedanke durch, daß die Reichsliegerstiftung nicht die Domäne eines einzelnen Vereines, sondern eine selbständige Institution sein mußte, die ihre Ziele in gemeinsamer Arbeit mit allen an der Entwicklung der Luftfahrt interessierten Kreisen zu erreichen suchen sollte. Die Gründer der Reichsliegerstiftung e. V. waren der Ansicht, daß zunächst nicht durch das Werben großer Mitglieðermassen, sondern durch das Interessieren von Militärern, Kommunen, Vereinen und Zeitungen die Ziele der Reichsliegerstiftung leichter erreicht werden können. Demgemäß setzte die Propaganda ein. Bisher haben sich an der Reichsliegerstiftung 138 Kommunen beteiligt. Das Reichsministerium steuerte eine Subvention von 5000 M. bei. Das Ministerium für öffentliche Arbeiten stellte für 1918 einen Zuschuß in Aussicht. Das Kriegsministerium wartet auf die definitive Entscheidung über die Verwendung der Mittel der Nationalfliegergilde. Unter dem Protektorat der Prinzessin Friedrich Leopold von Preußen wurden zum Besten der Reichsliegerstiftung deutsche Blumentage in Aussicht genommen und in Groß-Berlin, Prenzlau, Soest und Rastatt auch noch im Herbst durchgeführt. Für Frühjahr und Sommer 1918 haben etwa 75 Städte die Veranstaltung von Blumentagen genehmigt. Die Reichsliegerstiftung trat weiter an die deutschen Luftfahrervereine mit der Bitte heran, 1 Prozent der von ihnen angesetzten Preise der Stiftung zu überweisen. Zuvor hatte sich die Fliegerführergemeinschaft des Reichsfliegervereins ausdrücklich mit dieser Preiskürzung einverstanden erklärt. Der Reichsliegerstiftung gelang es so nach langwierigen Verhandlungen, eine Ehrenkollektivversicherung für sämtliche deutsche Fliegerführer unterzubringen. Die Stiftung, die den vollen Betrag der Prämie zahlt, hat auf diese Weise bereits 139 Fliegerführer versichert. Zwar ist der Betrag der Ehrenkollektivversicherung von 1000 M. bei Tod und 1500 M. bei Invalidität nicht hoch, doch ist die Reichsliegerstiftung in der Lage, im Falle der Not über das Maß hinauszugehen. Die Ehrengrade der Reichsliegerstiftung haben bisher die Hinterbliebenen von sieben deutschen Fliegerführern erhalten. Ferner hat die Reichsliegerstiftung im Jahre 1912 für vier Piloten die Krankenhauskosten bestritten. Freistellen, beziehungsweise Kurvergünstigungen verschiedener Art bestehen für die

deutschen Fliegerführer durch Vermittlung der Reichsliegerstiftung in hundert Städten und Bädern. Ferner hat sich eine große Zahl von Ärzten, insbesondere Spezialisten, bereit erklärt, mittellose deutsche Fliegerführer auf Empfehlung der Stiftung kostenlos oder zu sehr ermäßigten Preisen zu behandeln. Über den geplanten Ausbau der Reichsliegerstiftung führt die Zeitschrift aus: Schon die Gründer hatten das Gefühl, man müsse im weiteren Verlauf der Entwicklung sich an den Vorgang des Invalidendanks zu halten suchen, das bedeutet, wirtschaftliche Einsparungen für die Zwecke der Stiftung bereitstellen.

Patentbericht,

mitgeteilt vom Patentamt Dr. Fuchs und Ingenieure Kornfeld und Hambarger, Wien, VII Siebensterngasse 1.

Österreich.

Angelegt am 15. Dezember 1912, Einspruchsfrist bis 15. Februar 1913.

Kl. 77 d. Dragotin Fakus, Betriebsleiter in Laibach. — Steuerung für Luftfahrzeuge mit einer sowohl von Hand als auch durch einen selbsttätig wirkenden Druckluftmotor betriebenen Steuerungsvorrichtung: Der Steuerkolben des Hilfsmotors steht mit dem mit den Steuerflächen unmittelbar verbundenen Steuerungsorgan der Steuerungsvorrichtung in ständiger Verbindung, so daß bei abgestelltem Hilfsmotor anschließend von Hand angesteuert werden kann und während der Handsteuerung der vom Treibmittel unbeeinflusste Steuerkolben des Hilfsmotors durch das Steuerungsorgan der Steuerungsvorrichtung mitbewegt wird, zu dem Zwecke, bei jeder Steuerstellung der Vorrichtung lediglich durch In- oder Ausbetriebssetzung des Hilfsmotors von einer Steuerungsart auf die andere übergehen zu können.

Kl. 77 d. Dr. Attilio Robiola, Arzt in Turin. — Luft- oder Wasserfahrzeuge mit zwecks Änderung des Antriebes paarweise zu beiden Seiten angeordneten, nach Art der Jalousien unterteilten Tragflächen: Die Tragflächen sind in zwei oder mehreren übereinander befindlichen Reihen angeordnet; die Teilflächen eines Reihenpaares können unabhängig von jenen der anderen Reihenpaare verstellt werden, zum Zwecke, eine Verlegung des Angriffspunktes aller vertikal aufwärts gerichteten Kräfte gegenüber dem Schwerpunkt auf- oder abwärts herbeiführen zu können.

Angelegt am 1. Januar 1913, Einspruchsfrist bis 1. März 1913.

Kl. 77 d. Bormann & Koerting, Firma in Berlin. — Holzpropeller für Luftfahrzeuge, dessen gegenüberliegende Flügel aus einzelnen miteinander verleimten Holzstäben bestehen: die Holzstäbe sind in Lagen parallel zur Drehachse des Propellers miteinander verleimt.

Kl. 77 d. Theodor Dobresco, Ingenieur, und Marie Rentnerin, beide in Paris. — Aéroplan, bei welchem die Enden der Tragflügel und der Schwanzfläche nach aufwärts gebogen sind: Die Krümmung der Schwanzfläche nimmt nach rückwärts zu und der vordere Mittelteil der Tragfläche ist zu einer nach aufwärts gekrümmten Spitze ausgebildet, zum Zweck, die Stabilität des Aéroplans zu erhöhen.

Deutschland.

Angelegt am 30. Dezember 1912, Einspruchsfrist bis 28. Februar 1912.

Kl. 77 a. Alexander Hübbe, Hamburg, Glückstraße Nr. 38. — Neigungsmesser für Luftfahrzeuge.

Kl. 77 a. Adolf Freiherr Odolek von Auesed, Baden bei Wien. — Entfaltungsvorrichtung für Fallschirme.

Kl. 77 a. Orville Wright, Dayton, Ohio, V. St. A. — Steuerung für Flugzeuge mit verwindbaren Tragflächen.

D.-R.-Gebrauchsmuster.

Jesse James Dillon, Council Bluffs, V. St. A. — Flugmaschine.

Garula-Flugzeug und Propellerbau G. m. b. H., Neuköln. — Propellerschutzhülle.

August Euler, Frankfurt a. M., Forsthausstraße 105 a. — Sicherheitsschutzreifen für Flugmaschinen.

Hans Röder, Berlin-Wilmersdorf, Güntzelstraße 48. — Vorrichtung zur Verankerung von Luftschiffen.

Joseph Berthaud, Villeurbanne, Rhône, Frankreich. — Fahrgestell für Flugzeuge.

BRIEFKASTEN.

P. v. Z. in L. — Das in Bitterfeld für Japan gebaute Parseval-Luftschiff hat ein Volumen von 8500 m³.

»AVIETTE« in Prag. — Der Radrennfahrer Gabriel Poulain hat sich, schon bevor er sich auf die Versuche mit der »Aviette« warf, mit dem Fliegen beschäftigt; einen besonderen Namen hat er aber als Aviatiker nicht erworben.

»MONTGOLFIER« in A. — Die längste bei einem Gordon Bennett-Wettbewerb vor 1912 von einem Kugelballon zurückgelegte Strecke betrug 1820 km, gefahren von R. Hawley im Jahre 1910. Die Wettfahrt fand damals in Nordamerika statt, und zwar von St. Louis aus.

Bei der Wichtigkeit **astronomischer und meteorologischer Kenntnisse** für die **Luftschiffahrt** empfehlen wir allen Interessenten ein Abonnement auf die **Illustrierte Halbmonatschrift für Astronomie und verwandte Gebiete**

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD
Direktor der Treptow-Sternwarte.

Der 13. Jahrgang begann am
1. Oktober 1912.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede
Buchhandlung und den
**Verlag der Treptow-Sternwarte,
Berlin-Treptow.**

Bezugspreis für Deutschland und Österreich-Ungarn **vierteljährlich M. 3.—**
(für das Ausland vierteljährlich M. 4.—).

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Couannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques.

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

The National Aeronautic
Magazine of America

„FLY“

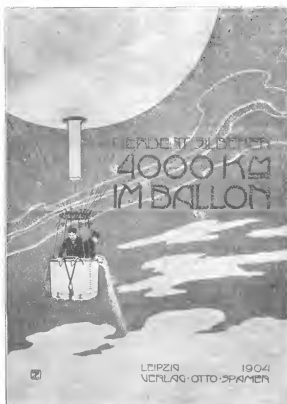
ISSUED MONTHLY.

Balloons Airships Flying Machines.

From thirty to fifty beautiful illustrations each number
A popular magazine read by everybody interested in
Aeronautics. Send Postoffice order for \$ 1.50 for a
year subscription to the

AERO PUBLISHING COMPANY

BETZ BUILDING, PHILADELPHIA, PA.
Samples plus 10 cts. each.



WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien“.

Nummer 3.

Wien, 1. Februar 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Bevorstehende Ereignisse. — Die Verbotszonen. — Unfall des »Sohlitz-Lanz«. — Sport und Industrie. — Deutsche Luftfahr-Betriebsgesellschaft. — Der Absturz des »Reichsflugvereins«. — Internationale Föderation. — Todesopfer. — K. k. Österreichischer Aëro-Klub. — Notizen. — Patentbericht. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

BEVORSTEHENDE EREIGNISSE.

In Frankreich wird das Jahr 1913, was die Häufigkeit der aëronautischen Wettbewerbe anbelangt, seinem Vorgänger gewiß nichts nachgeben. Vor allem sind die zwei Gordon Bennett-Trophäen — vom aviatischen und vom Kugelballon-Wettbewerb — nach Frankreich gelangt, und so haben auch die diesjährigen Gordon Bennett-Wettfahrten dort stattzufinden. Sie geben den sportlichen Ereignissen ein ganz besonderes Relief.

Die Dotierungen der Wettbewerbe sind auch sehr hübsch, so daß man auf eine rege Beteiligung rechnen darf. Um die aviatische Gordon Bennett-Konkurrenz sollen sich viele andere, kleinere Wettbewerbe, vielleicht auch Rundflüge ranken. Es werden eine Menge von Projekten diesbezüglich in Betracht gezogen. Ein feststehendes Programm läßt sich freilich noch nicht mitteilen, aber jedenfalls darf man eine Menge von Abwechslungen erwarten. Der aviatische Gordon Bennett-Wettflug wird wohl im Juni in Reims stattfinden; von dort aus wurden dem Aëro-Club de France besonders günstige Vorschläge gemacht, die geeignet waren, alle rivalisierenden Projekte aus dem Felde zu schlagen.

Die Gordon Bennett-Wettfahrt der Kugelballons findet, wie immer, im Oktober statt. Abfahrtsort wird wohl der Tuileriengarten sein.

Eine Konkurrenz, für die sich auch viel Interesse kundgibt, ist der »Prix de l'Aéro-Cible Michelin«. Diese Zielscheibenkonkurrenz wird auch heuer stattfinden. Zweierlei Bewerbe sind dafür vorgesehen, wovon einer mit 50.000, der andere mit 25.000 Francs dotiert ist. Um

den 50.000 Francs Preis können sich die Piloten in der Zeit vom 1. April bis 15. September auf allen von der Sportkommission des Aëro-Klubs geeignet befundenen Flugplätzen bewerben; vorgeschrieben sind Würfe aus mindestens 200 m Höhe mit Wurfgeschossen von 7 kg Gewicht auf eine Scheibe von 10 m Radius. Der Wettbewerb um den 25.000 Francs-Preis wird ab 15. September auf einem noch zu bestimmenden Flugplatz abgehalten; für diesen werden Würfe aus mindestens 1000 m Höhe auf eine Scheibe von 50 m Durchmesser mit Wurfgeschossen von 22 kg verlangt.

Für die mit 40.000 Francs dotierte »Coupe Michelin« sollen die Bedingungen wesentlich vereinfacht werden, man beabsichtigt die beste Gesamtleistung von Flügen von Stadt zu Stadt zu prämiieren; hierzu soll eine Flugstrecke noch bestimmt werden, doch kann der Pilot von einem beliebigen Orte beginnen und seine Schleifen nach Gefallen wählen, er wird bei jeder Wendung über einem der Orte kontrolliert, doch ist keine Landung vorgeschrieben, auch die Zeit wird nicht genommen, er muß jedoch im Laufe des Tages mindestens 450—500 km bis zum Eintritt der Dunkelheit zurücklegen.

Ein interessanter Wettbewerb, ein recht moderner, für Wasserflugzeuge, heißt »Paris à la Mer«. Aufgabe der Hydroaëroplane ist es dabei, dem Lauf der Seine folgend, von Paris nach der Bai von Trouville—Deauville um die Wette zu fahren. Im Anschluß daran findet in der Bai ein Flugmeeting statt, für welches man 100.000 Francs aufzubringen erwartet.

Von dem anderen Flugzeugmeeting, jenem der französischen Riviera, ist an dieser Stelle schon die Rede gewesen. Dieses Meeting dauert, inklusive der vorherigen Ausstellung der teilnehmenden Apparate zur öffentlichen Besichtigung, vom 3. bis zum 14. April, also fast die Hälfte des Monats. Das Programm lautet: 3. April: Aus-

stellung der Flugzeuge; 4.—11. April: Ausscheidungsprüfungen; 12.—14. April: Großer Preis der Wasserflugzeuge. Der Große Preis besteht aus zwei Prüfungen. Am 12. April müssen die Maschinen von Monaco nach San Remo—Monte Carlo und zurück nach Monaco fliegen. Die Strecke ist etwa 80 km lang. In San Remo und Beaulieu sollen die Konkurrenten auf das Wasser herabgehen und eine gewisse Strecke durchfliegen. Die Klassifikation erfolgt nach der Zeit. Am 14. April wird der Grand Prix mit einem Wettfliegen über 500 km beendet, und zwar müssen die Konkurrenten diese Strecke auf einem Circuit von 10 km in der Bai von Monaco abfliegen.

Ferner wäre der schon gut eingeführten Wettbewerbe um den Pommeroy-Pokal und den Deutsch-Pokal sowie des «Critérium de l'Aéro-Club» zu gedenken, womit aber nur die populärsten Wettbewerbe aufgezählt sind.

Das französische Marineministerium, das sich schon längere Zeit mit der Ausgestaltung der Flottenavantik beschäftigt, hat beschlossen, demnächst Aërostationen in Bizerta, Bonefacio, Nizza und Dankerque zu errichten. Der Marineminister hat dem Aëro-Club bekanntgegeben, daß er für einen Wettbewerb mit Hydroplanen einen Preis von 50.000 Francs aussetzt. Dasjenige Wasserflugzeug, das den ersten Preis erhält, wird vom Marineministerium für 60.000 Francs angekauft. Der Apparat, der mit dem zweiten Preise ausgezeichnet wird, wird für 50.000 Francs erworben. Diese Konkurrenz wird in Verbindung mit dem Wettbewerb von Deauville stattfinden.

Aus Deutschland meldet man, daß die Sportkommission des Deutschen Luftfahrer-Verbandes für das Jahr 1913 folgende Freiballonwettbewerbe genehmigt hat:

16. Februar: Luftschiffahrt-Verein Münster zusammen mit dem Niederrheinischen Verein eine Junioren-Wettfahrt (von jedem Verein drei Ballons).

16. März: Bitterfelder Verein für Luftfahrt. Ziel-fahrt der Klassen I und II.

22. März (Ostern): Königl. sächsischer Verein für Luftfahrt. Weit- oder Zielfahrt.

20. April: Ausscheidungsfahrt zur Gordon Bennett-Wettfahrt. Ort noch nicht bestimmt.

27. April: Leipziger Verein für Luftfahrt. Weit- oder Zielfahrt.

11. Mai (Pfingsten): Chemnitzer Verein für Luftfahrt. Nationales Ballonwettfliegen (Einweibung des neuen Ballonflugplatzes).

17. Mai: Bitterfelder Verein für Luftfahrt. Wett-fahrt für Klasse III.

18. Mai: Zielfahrt der Klassen I und II.

24. Mai: Berliner Verein für Luftschiffahrt. Nationale Wettfahrt mit Verbot der Landung in Rußland. Anfang Juni: Deutscher Tonring-Klub in München. Kriegsmäßige Ballonverfolgung.

Zwischen 14. und 22. Juni: Nordwestgruppe des Deutschen Luftfahrer-Verbandes in Hannover. Uub-schränkte Wettfahrt.

9. Juli: Westpreussischer Verein für Luftfahrt. Ballonfischjagd mit Automobilverfolgung innerhalb der Vereine der Ortgruppe.

Anfang August: Schlesischer Verein für Luftfahrt. Ostdeutsches Freiballonwettfliegen.

14. September: Niederrheinischer Verein für Luftschiffahrt. Nationale Wettfahrt von Gelsenkirchen aus.

12. Oktober: Verein für Luftfahrt, Mainz. Fern-fahrt mit 16 Ballons.

26. Oktober: Leipziger Verein für Luftfahrt. Wett-fahrt gelegentlich des Luftfahrttages.

Herbst 1913: Bremer Verein für Luftfahrt. Wett-fahrt innerhalb der Nordwestgruppe.

Außerdem sind ohne Angabe der Termine noch ge-meldet: Berliner Verein für Luftfahrt: zwei Fernziel-fahrten; Luftschiffahrt-Verein Münster: kriegsmäßige Automobilverfolgung mit dem Automobil-Klub Münster; Königlich sächsischer Verein für Luftfahrt: kriegsmäßige Ballonverfolgung.

Was die deutschen Flugveranstaltungen be-trifft, verspricht nach den bisherigen Anmeldungen beim Deutschen Luftfahrer-Verbande für 1913 die kommende Saison recht lebhaft zu werden.

In Berlin ist bis jetzt außer einer Flugwoche in Johannisthal eine Wiederholung des diesjährigen Fluges »Rund um Berlin« für Ende August ge-meinsam vom Berliner Vereine für Luftschiffahrt, Kaiserlichen Automobil-Klub und Kaiserlichen Aëro-Klub in Aussicht genommen. Weitere größere Flugmeetings planen die Westdeutsche Fluggesell-schaft in Gelsenkirchen im August, der Verein für Motorluftschiffahrt in der Nordmark in Kiel, voraussichtlich in Verbindung mit der Kieler Segelwoche, und der Schlesische Verein in Breslau Mitte Juni.

Zahlreicher sind die Überlandflugprojekte. Vorgehen sind von der Mitteldeutschen Ver-einigung ein Rundflug durch Mitteldeutschland, von der Nordwestgruppe ein Rundflug durch Nordwestdeutschland, von der Ostdeutschen Gruppe ein Rundflug durch Ostdeutschland, vom Reichs-flug-Verein ein Nord—Süd-Flug vom Meer nach München und von der Südwestgruppe der Ober-rheinflug vom 10. bis 19. Mai; im Anschluß daran soll auf dem Bodensee ein Wasserflugzeug-wettbewerb stattfinden. Ein weiterer Wasserflug-zugwettbewerb ist vom Frankfurter Flugsport-Klub in Heiligendamm oder einem anderen Orte projektiert. Dazu kommen noch einige andere Veranstaltungen, die bisher noch keine festere Ge-stalt angenommen haben. Insbesondere scheint noch ein größerer Wasserflugwettbewerb vorbe-reitet zu werden.

Hunderttausend Rubel wurden für einen Flug Petersburg—Moskau—Petersburg ausgesetzt. An-läßlich des 300jährigen Regierungsjubiläums der Zarendynastie Romanow hat der Moskauer Multi-millionär Lazarew diesen selbst für aviatische Ver-hältnisse riesigen Preis gestiftet, der demjenigen russischen Flieger zufallen soll, der an einem Tage von Petersburg nach Moskau und zurück fliegt. Die Gesamtstrecke beträgt in der Luftlinie rund 1300 km; eine Zwischenlandung wird nur in Moskau verlangt, es können aber auch weitere Zwischenlandungen vorgenommen werden. Der ganze Preis kommt einem einzigen Flieger zu, und zwar dem Ersten, der diese Leistung vollbringt. Nähere Details für diese Ausschreibung werden gegenwärtig ausgearbeitet. Voraussichtlich werden sämtliche Flugzeuge und sämtliche Motoren zu-gelassen werden.

Von dem Vierländerflug Deutschland—Dänemark—Schweden—Norwegen wurde bereits berichtet.

Vom Fernflug nach Indien hat man lange nichts mehr vernommen; ebensowenig von jenem nach China. Auch das Projekt Paris—Wien scheint eingeschlafen zu sein.

DIE VERBOTSZONEN.

In der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« vom 15. Januar 1913 wurde unter »Polizeiliche Maßnahmen« eine ministerielle Verordnung vom 20. Dezember 1912 wiedergegeben, worin die Schaffung von »Verbotzonen« für Luftschiffe innerhalb der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder angekündigt wird. Der Begriff »Verbotzone« wird dort ausgeführt. Das Fliegen in einer solchen Zone mit welcher Gattung von Fahrzeugen immer ist verboten. Luftfahrzeuge, die in eine Verbotzone gelangen, haben unverzüglich zu landen.

Die »Wiener Zeitung« macht nun die Verbotzonen, wie folgt, bekannt:

Kundmachung des Ministeriums des Innern vom 20. Januar 1913 betreffend die Feststellung der Verbotzonen für Luftfahrzeuge.

Im Sinne der Ministerialverordnung vom 20. Dezember 1912, Nr. 240 R.G.B., werden folgende Gebiete als »Verbotzonen« für Luftfahrzeuge erklärt:

1. Das Königreich Galizien und Lodomerien mit dem Großherzogtum Krakau.

2. Das Herzogtum Bukowina.

3. Der östliche Teil des Herzogtums Ober- und Niederschlesien (Ostschlesien).

4. In der gefürsteten Grafschaft Tirol das Gebiet zwischen der Reichsgrenze gegen die Schweiz und Italien und der Landesgrenze gegen Kärnten und der Straße Martinsbruck—Nauders—Reschenfeldsee—Schluders—Spöck—Prad dem das Etschtal bis zur Eisackmündung südlich begrenzenden Bergfäße, dem Flußlaufe des Eisack bis Franzensfeste und der Bahnhofs Franzensfeste—Brancek—Töhlach bis zur Landesgrenze.

5. Im Herzogtum Kärnten das Gebiet zwischen dem Flußlauf der Drau von Greifenburg bis Villach, der von Villach auf den Wurzenpaß führenden Straße bis zur kärntnerisch-kraisischen Grenze dieser Landesgrenze und weiter der Landesgrenze zwischen Kärnten und der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradiska, der Reichsgrenze bis Pontebba und dem Bombatschgraben, der Sattelhöhe des Naßfeld dem Tröglbach bis Watschig und der Straße Watschig—Hermagor—Weißbrunn—Greifenburg.

6. In der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradiska:
a) das Gebiet südlich der Bahnlinie Heidenschaft—Görz—Cormons—Reichsgrenze, b) das Gebiet südlich der Bahnlinie Triest—Nabresina—Cervignano—Reichsgrenze, einschließlich der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

7. Die Stadt Triest mit ihrem Gebiet, einschließlich der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

8. In der Markgrafschaft Istrien: a) das Gebiet nördlich der Bahnlinie Triest—Capodistria—Portorose, einschließlich der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer, b) das Gebiet südlich der Bahnlinie Rovigno—Pisino und der Straße Pisino—Pedene—Fianona, einschließlich aller zur Markgrafschaft Istrien gehörigen Inseln und der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer.

9. Das Königreich Dalmatien einschließlich aller dazu gehörigen Inseln und der der Staatshoheit unterliegenden Küstengewässer. *Hainold m. p.*

FERNFAHRT IM WASSERFLUGZEUG.

Eine gewaltige Fernfahrt hat der amerikanische Aviatiker Anthony Jannus mit einem Wasserflugzeug ausgeführt. Er legte nämlich, in Etappen von Ort zu Ort fliegend, vom 6. November bis zum 16. Dezember zirka 1970 Meilen (3170 km) zurück.

Anthony Jannus benutzte zu seinem Fernflug einen Benoist-Hydroplan mit 76pferdigem Motor. Er trat die Reise an dem Missouri in Omaha an. Er passierte St. Josef, Kansas City und Jefferson City; von Saint-Louis an hielt er sich sodann an den Mississippi, wobei er Zwischenlandungen in Kalro, Memphis, Arkansas City, Vicksburg, Greenville, Natchez und Plaquemine vornahm.

Am 16. Dezember traf Jannus schließlich an seinem Ziel in New-Orleans ein. Der Flieger hat 740 Meilen allein und 1290 mit einem Passagier durchflogen, der kinematographische Aufnahmen machte. Die reine Flugzeit wird mit 31 Stunden 43 Minuten angegeben, woraus für das Fahrzeug eine Stundengeschwindigkeit von rund 100 km resultiert.

UNFALL DES »SCHÜTTE-LANZ«.

Das Schütte-Lanz-Luftschiff erlitt am 18. Januar einen schweren Unfall. Infolge eines Steuerdefekts mußte bei Mahlsdorf eine Zwischenlandung vorgenommen werden. Der Ballon blieb mit dem hinteren Gondel an einem Hause hängen, wobei der Maschinist May, der aus der vorderen Gondel sprang, schwer verletzt und das Luftschiff an mehreren Stellen beschädigt wurde.

Der Aufstieg zu der verhängnisvollen Fahrt erfolgte vom Balloplatz Biedorf aus um 2 Uhr nachmittags. Führer war Kapitän Honold. In der vorderen Gondel befanden sich außer der aus elf Mann bestehenden Besatzung und dem Führer noch Hauptmann von Jena und Hauptmann von Zech. Nachdem das Luftschiff bei dem immer stärker werdenden Winde fast drei Stunden gut manövriert hatte, wurde das eine Höhensteuer defekt, wodurch die Manövrierfähigkeit bedeutend herabgesetzt wurde. Kapitän Honold entschloß sich deshalb, in die Halle zurückzukehren.

Inzwischen hatte die Windstärke weiter zugenommen, und bei der verminderten Geschwindigkeit des Luftschiffes war es nicht mehr möglich, gegen den Wind anzukommen, so daß das Fahrzeug immer weiter nach der zu der Ortschaft Mahlsdorf-Süd gehörigen Kolonie Königsthal zurückgedrückt wurde. Hier hot sich zu der notwendig gewordenen Zwischenlandung eine günstige Gelegenheit auf dem an der Ecke der Bülowstraße und der Kastanienallee gelegenen großen, noch unbebauten Gelände.

Die Landung schien glatt von staten gehen zu wollen, bis im letzten Augenblick eine ungemein heftige Böe einsetzte, die das Luftschiff erfaßte und die hintere Gondel auf ein Stallgebäude des vor dem nahen Landungsplatz gelegenen Schäferschen Anwesens herabdrückte, wobei die Ballonhülle an dem Wohnhause hängen blieb.

Als die Besatzung die Gefahr erkannte, sprang der 31jährige Maschinist Max May aus einer Höhe von fast 20 m aus der vorderen Gondel. Seine Absicht soll gewesen sein, das Luftschiff zu erleichtern. Mit einem schweren Armbruch und zerschmettertem Nasenbein blieb der Maschinist bewußlos liegen.

Das Luftschiff selbst saß fest und senkte sich jetzt langsam zur Erde. Den übrigen Insassen gelang es, ohne Schaden zu nehmen, die Gondel zu verlassen. Inzwischen waren bereits die Mahlsdorfer und Köpenicker Feuerwehr und die dortige Sanitätskolonne auf der Unfallstelle erschienen, ferner wurde zur Hilffleistung noch eine Abteilung des Luftschiffereibataillons heordert, die ebenfalls bald eintraf. Nachdem die Überführung des verletzten Maschinisten in

das Köpenicker Krankenhaus veranlaßt war, wurde unverzüglich darrangehen, das Luftschiff freizumachen. Die hintere Gondel wurde gekappt, aber erst nach etwa zweistündiger, angestrengter Arbeit konnte das Fahrzeug aus dem Häuserkomplex herausgebracht werden. Dann wurde es etwa 5 m hoch auf eine Kastanienallee hinausgezogen. Hier war ein neues Hindernis in der Drahtleitung der elektrischen Bahn zu überwinden. Zunächst mußte der Strom ausgeschaltet werden, wodurch eine mehrstündige Verkehrsstörung der Straßenbahn entstand. Sodann wurden die Leitungsdrahte von den Trägern heruntergeholt. Mit Unterstützung der zuströmenden Menschenmenge, die zwischen auf Tausende angewachsen war, wurde das Luftschiff schließlich unter den größten Schwierigkeiten glücklich durch die Ortschaft hindurchgebracht, bis das freie Feld erreicht war und das Fahrzeug um ohne weitere Zwischenfälle noch etwa 3 km weit bis nach Biesdorf geschleppt und in der dortigen Halle geborgen werden konnte.

Die Ballonhülle ist an mehreren Stellen gerissen und auch sonst ist das Luftschiff mehrfach beschädigt.

Die beiden Führer, Hauptmann von Jens und Kapitän Honold, haben seither das verunglückte Luftschiff in der Biesdorfer Halle einer genauen Besichtigung unterzogen. Hierbei wurde festgestellt, daß das Schiff bei der Notlandung unweit von Mahlsdorf verhältnismäßig geringen Schaden genommen hat. Die ursprüngliche Annahme, daß die Streben des Höhensteuers auf der Fahrt gebrochen seien, bestätigte sich nicht. Das Versagen der einen Höhensteuerhülle ist auf das Zerreißen zweier Steuerseile zurückzuführen.

SPORT UND INDUSTRIE.

Zu dem bereits gemeldeten kuriosen Beschluß des Vorstandes vom Deutschen Luftfahrer-Verband, einem Beschluß, der den Sport einseitigen industriellen Interessen unterordnet, wird noch folgendes Detail berichtet.

Ans dem Protokoll der verhängnisvollen Vorstandssitzung im Dezember geht hervor, daß die Urheber des Beschlusses diesen ziemlich kampflos durchgesetzt haben, obgleich die Geschäftsstelle des Verbandes formell Bedenken dagegen erhoben hatte.

Der Generalsekretär des D. L. V. erkannte grundsätzlich den Standpunkt der Industrie als berechtigt an und bekräftigte seitens der Geschäftsleitung trotz aller entgegenstehenden Bedenken seine Annahme, jedoch nur unter der Bedingung, daß die Vorrechte unter keinen Umständen zu ausschließlichen Monopolen führen dürfen, und daß die Funktion der Flugsengabteilung als oberste entscheidende Stelle über die Zulassung oder Nichtzulassung von Veranstaltungen in keiner Weise berührt würde. Die Geschäftsleitung verlangte deshalb von der Industrie gegen die Zustimmung, daß gewisse Veranstaltungen nur den Fabrikaten der Mitglieder des Vereines Deutscher Motorfahrzeugindustrieller vorbehalten sein sollen, die bindende Erklärung, daß alle von der Flugsengabteilung genehmigten Veranstaltungen seitens des Vereines Deutscher Motorfahrzeugindustrieller ohne weiteres freigegeben werden müssen. Die Erfüllung dieser Forderung wurde von den Industriellen für unmöglich erklärt, insbesondere, weil sie sich nicht des Rechtes begeben können, darüber selbständig zu entscheiden, welche Veranstaltung sie beschicken wollen und welche nicht, da sie dadurch Gefahr laufen, eventuell Veranstaltungen beschicken zu müssen, deren Bedingungen zu erfüllen sie gar nicht in der Lage seien.

Nach längerer Diskussion gaben alsdann die Herren Eder und Dr. Sperling namens der Flugsengabteilung des Vereines Deutscher Motorfahrzeugindustrieller folgende Erklärung ab:

»Wir können auf das natürliche Recht der Industrie, ob wir eine Veranstaltung beschicken wollen oder nicht, von vornherein nicht verzichten. Wir halten es aber logischerweise für ausgeschlossen, nachdem wir in den Verband aufgenommen sind und dort eine Vertrauens-

stellung haben, daß wir Veranstaltungen, an deren Bearbeitung wir mitgewirkt haben und die von der Flugsengabteilung genehmigt sind, hinterher unseren Mitgliedern verbieten werden. Wir können uns schriftlich aber nicht dazu verpflichten, mit Rücksicht auf die Vielseitigkeit der Interessen der in unserem Verein vertretenen Firmen.«

Darauf wurde gegen den wiederholt geltend gemachten grundsätzlichen Standpunkt der Geschäftsleitung zur Aufnahme in die Flugbestimmungen beschlossen:

»Verbandsveranstaltungen sind nur offen für solche Flugsengabteilung, die von Mitgliedern der Flugsengabteilung des Vereines Deutscher Motorfahrzeugindustrieller hergestellt werden.«

Es ist gerades unglücklich, wie leichter Spiel die Herren August Eder und Dr. Sperling hatten, die übrigen Teilnehmer an der Sitzung ganz auf ihre Seite zu bringen.

Daß übrigens auch Mitglieder der Flugsengabteilung des D. L. V. sich in scharfen Gegensatz zu dem Beschluß des Vorstandes stellen, beweist die Zusage eines Mitgliedes der Flugsengabteilung an die »B. Z. am Mittag«:

»Dieser Vorstands- und Vorstandsratsbeschuß ist geradezu himmelsbrechend. Es bleibt nur die Frage: Hat man die volle, die Entwicklung nicht nur hemmende, sondern sogar schädigende und zurückhaltende Tragweite dieses Beschlusses übersehen oder hat man sich von den Vertretern der Industrie und deren geschicktem Wortführer einwickeln lassen? Es ist unverständlich, wie man ein derartiges Monopol schaffen konnte, indem man entweder alle Flugsengfirmen zwingt, der Konvention der Flugsengfabrikanten beizutreten oder die nicht beitretenden Firmen a priori für unfähig erklärt und niederhält. Wahrscheinlich ein schönes freies »Spiel der Kräfte«, um das beliebte Schlagwort zu gebrauchen, dessen tiefer Sinn der D. L. V. anscheinend nicht versteht.

Deutlicher als durch diesen Beschluß können sich die üblen Folgen, die mit der Aufnahme der Industrie in den Verband mit derart gewichtiger Stimmenzahl entstanden sind, nicht bemerkbar machen. Ein Zusammenarbeiten mit der Industrie war zweifellos geboten, insbesondere da in den maßgebenden Stellen des Verbandes, ebenso wie in den maßgebenden behördlichen Stellen noch viel zu wenig Leute sitzen, die das schwierige Gebiet des Flugwesens bei dessen rapider Entwicklung von Augenbinn an verfolgt, verstanden haben und sich genügend technisches Wissen angeeignet haben, um förderlich zu wirken. Sich des Rates der Industriellen zu bedienen, von ihnen zu hören und zu lernen, war also zweifellos geboten, das soll nicht verkannt werden, umso weniger, als es auch billig war, der Industrie, um ihr nach ihren schweren Kämpfen und Versuchen weiterzuhelfen, durch Zulassung ihrer Mitwirkung eine gewisse Dankeschuld abzutragen. Aber in der Form dies zu tun, das ist zweifellos zu weitgehend. An alle Industriellen war eine Dankeschuld abzutragen, nicht nur an die in der Konvention vereinigten. Darum wäre es billig gewesen, sie alle mit beratender Stimme an den Sitzungen der Vorstände und technischen Abteilungen teilnehmen zu lassen. Aber hieran ist uns zunächst nichts zu ändern, wir müssen nun mal die Verhältnisse nehmen, wie sie sind. Aber das kann verhindert werden, daß derartige Monopole zur Stützung rein geschäftlicher Interessen geschaffen werden, die mit Sport und Förderung der Allgemeinheit nicht das geringste zu tun haben...«

Bei der Mehrzahl der deutschen Luftschiffer hat der Beschluß eine begriffliche Entrüstung hervorgerufen. Eine Rundfrage der »B. Z. am Mittag« hat hervorragende Persönlichkeiten der aeronautischen Welt Deutschlands zu gewichtigen Äußerungen veranlaßt. So schreibt z. B. Vizeadmiral z. D. Merten:

»Das waren die schweren Bedenken, die ich seinerzeit bei der Aufnahme des Vereines Deutscher Motorfahrzeugindustrieller in den Deutschen Luftfahrer-Verband hatte, daß nur die Interessen der Firmen vertreten sein könnten, die sich in der Konvention zusammengeschlossen hatten, daß die übrigen bis dahin abseits Stehenden gezwungen sein würden, sich dem V. D. M. I. anzun-

schließen und daß dadurch die im Interesse der Entwicklung des Flugwesens liegende freie Konkurrenz ungünstig beeinflußt werden dürfte.

Was will der D. L.-V. mit dieser einschränkenden Flugbestimmung, mit der er sich dem Anschein aussetzt, einseitig die wirtschaftlichen Interessen bestimmter Flugzeugfabriken zu vertreten? Glaubt er, mehr Herr im eigenen Hause zu sein, wenn er erst alle Fabriken unter einen Hut gebracht hat, für den er nicht mal die Form mitbestimmen kann? Glaubt er denn, nachdem er sie erst zusammengebracht hat, die Industrie als oberste Sportbehörde im Reich leichter und sicherer führen zu können?

Ich wundere mich, daß die Flugsportkommission sich diese Anordnung hat aufzwingen lassen, wenn sie zuerst dieses Ansinnen für nicht diskutabel gehalten, wie die Berichte mitteilen.

Ich halte diese Flugbestimmung für sehr bedenklich und möchte im Interesse des Flugwesens hoffen, daß sie nicht aufrechterhalten wird.

Major Professor Dr. iug. A. von Parseval, der gleichfalls von der Schädlichkeit des Beschlusses des Vorstandsrates des D. L.-V. überzeugt ist, schreibt:

»Der Beschluß ist sehr bedauerlich; er schließt die gute Hilfe der Industrie von den Wettbewerben des Verbaudes aus und erteilt den Mitgliedern der Flugzeugkonvention des Vereins deutscher Motorfahrzeugindustrieller ein Monopol.

Es kommt hinzu, daß der Beitritt zu dieser Konvention den kleinen Firmen durch die Bestimmungen der Konvention unmöglich gemacht wird. Beispielsweise könnte ein großer Teil der in Johannisthal ausweisigen Firmen an den dortigen Veranstaltungen nicht teilnehmen. Ohne Beteiligung an Wettbewerben kann aber keine Flugzeugfabrik existieren.

Somit bezweckt und erreicht der Beschluß die Unterdrückung der den Verbandsfirmen unabweisbaren Konkurrenz, indem er den Kleinen die Existenzmöglichkeit entzieht. Der Luftfahrer-Verband wird dadurch zum bloßen Geschäftsgesängnis der Flugzeugkonvention des Vereins deutscher Motorfahrzeugindustrieller.

Diese Bestimmung bedeutet daher eine tief einschneidende Satzungsänderung, die den ganzen Charakter des Luftfahrer-Verbandes verändert. Hiervon war aber der Vorstandrat nicht befugt. Es ist daher dringend erforderlich, möglichst bald einen außerordentlichen Luftfahrertag einzuberufen, der über diese Frage entscheidet. Ob dieser eine Politik gutheißen wird, die die Billigkeit verletzt und das Vertrauen zum Verbaude erschüttert, bleibt abzuwarten.

E. von Gorrisseu, der Vorsitzende des Bundes Deutscher Flugzeugführer, läßt sich über den Beschluß in umfassender Weise aus, wodurch es auch dem Fernstehenden ermöglicht wird, die eigenartige Verhältnisse zu überblicken.

»Über den Beschluß des Vorstandsrates des Deutschen Luftfahrer-Verbandes, Verbandsveranstaltungen nur solchen Flugzeugen offen zu halten, die von Mitgliedern der Flugzeugkonvention des Vereins Deutscher Motorfahrzeugindustrieller hergestellt sind, hat sich wohl niemand besonders gewundert, der die Entwicklung der deutschen Fliegerei speziell unter der Einwirkung dieser Gruppe Industrieller seit etwa zwei Jahren beobachtet hat, einer Gruppe, die nicht etwa die gesamte Flugzeugindustrie repräsentiert, sondern der nur eine kleinere Zahl von Firmen angehört und die nicht einmal die größeren und kapitalkräftigeren Firmen samt und sonders umfaßt. Die »Flugzeugkonvention« hat schon seit ihrem Entstehen wiederholt versucht, den dem Deutschen Luftfahrer-Verband unterstellten Sport zu terrorisieren; und sie hat es verschiedene Male unternommen, ihnen nicht genehme Veranstaltungen durch einen Boykott unmöglich zu machen.

Das Haupthindernis, den gesamten Flugsport unter die Herrschaft einer kleineren Interessengruppe zu zwingen, lag bis zum Oktober in der Organisation des Verbandes begründet, die die Aufnahme von Vereinen, deren Ziel in der Vertretung wirtschaftlicher Interessen liegt, unmög-

lich machte. Erst auf dem letzten Stuttgarter Luftfahrertag setzte die Flugzeugkonvention des Vereins Deutscher Motorfahrzeugindustrieller durch eine ad hoc vorgenommene Umorganisation des Verbandes ihre Aufnahme durch und verstand es gleichzeitig, sich durch einen geschickten Aufbau des neuen Grundgesetzes eine höchst hemerkenswerte Sonderstellung geben zu lassen. Dem Aussteuenden ist es nicht ganz verständlich, warum eigentlich die Verbandsvereine einem neuen Mitgliede des Verbandes, das ganz aus dem bisherigen Rahmen herausfällt, gleich eine so exzeptionelle Stellung einräumten, wenn da nicht vielleicht Erwägungen staatlicher Natur mitspielten, wie sie ja in Aubetracht der 5000 M. Mehr-einnahme naheliegen.

Diese Sonderstellung des V. D. M.-I. erhielt aus den §§ 20c, 24b, 27 und 30 des Grundgesetzes sowie § 8 der Ausführungsbestimmungen. Nach diesen Paragraphen hat der V. D. M.-I. allein das Recht, in den Vorstandsrat drei Abgeordnete zu wählen, während andere Vereine zur Vertretung wirtschaftlicher Interessen (Reihe 3 der Verbandsvereine) nur je einen Abgeordneten zu ernennen haben. Während ferner alle Luftfahrervereine zusammen dreizehn, die Flugplatzunternehmungen nur ein Mitglied zur Flugzeugabteilung der Sportabteilung zu wählen haben, hat die Flugzeugindustrie für sich allein das Recht, deren vier zu ernennen. Außerdem hat die Flugzeugindustrie die Berechtigung, die Einberufung außerordentlicher Luftfahrertage zu verlangen, wobei ihr allerdings die wissenschaftlichen Vereine sowie die Wohlfahrts- und Luftfahrt unterstützenden Vereine gleichgestellt sind; es hat also in dieser Hinsicht heute der V. D. M.-I. praktisch dieselben Rechte, wie ein volles Drittel aller Luftfahrervereine zusammengekommen, denn nur ein solches Drittel kann sonst die Einberufung eines außerordentlichen Luftfahrertages verlangen. Am krassen tritt jedoch die Vorzugstellung des V. D. M.-I. bei der Stimmenverteilung der Vereine auf den Luftfahrertage hervor. Das Verhältnis ist nämlich nach § 30 des Grundgesetzes und nach §§ 7, 8 der Ausführungsbestimmungen folgendes: Luftfahrervereine und wissenschaftliche Vereine haben für je hundert ihrer Mitglieder nur eine Stimme, wobei mehr als 50 Mitglieder für ein volles 100 gelten. Jeder wirtschaftliche Verein (also an sich auch der V. D. M.-I.) hat 25 Stimmen, auch wenn er nicht 2500 Mitglieder hat. Wohlfahrtsvereine haben überhaupt nur eine einzige Stimme, und Luftfahrt unterstützende Vereine haben eine Stimme für je 5000 ihrer Mitglieder. Die Industrie hat also sowieso schon eine ziemlich Bevorzugung in der Stimmenverteilung aufzuweisen; was liest man nun aber in den Ausführungsbestimmungen, § 8? Der Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller hat nicht nur 25, sondern sogar 50 Stimmen! Und warum? Er hat 25 Stimmen als Vertreter der Motorindustriellen und 25 Stimmen als Vertreter der Flugzeugindustriellen!

Nachdem der Verein Deutscher Motorfahrzeugindustrieller somit ein gewaltiges Übergewicht im Verbaude gewonnen hatte und auch noch durch den § 6 des Grundgesetzes dafür gesorgt war, daß vor dem nächsten Luftfahrertage kein anderer wirtschaftlicher Verein, wie beispielsweise der Bund Deutscher Flugzeugführer, in den Verband aufgenommen werden kann, war es nicht weiter erstaunlich, daß die Konvention unumher dafür sorgte, jetzt auch praktisch den gesamten Flugsport vor ihren Sonderinteressen abhängig zu machen.

Die Folgen dieses Beschlusses des Vorstandsrates sind vorläufig noch nicht abzusehen. Daß die Zentralstelle des Verbandes sich über die Tragweite des Beschlusses sehr klar war, erhielt schon daraus, daß gerade von dieser Seite bei Beratung der Frage im Vorstandsrat Widerspruch erhoben wurde. Es bleibt jetzt abzuwarten, wie sich der nächste Luftfahrertag zu dieser Frage stellen wird, oder wie sich die Behörden, von denen dem Luftfahrerverbaude die Aufsicht über den Sport anvertraut wurde, verhalten werden. Es ist wohl nicht gerade anzunehmen, daß es zu den sportlichen Aufgaben des Verbandes gehört, von Veranstaltungen alle Flugzeuge auszuschließen, die nicht von einer gewissen Gruppe von

Fabrikanten hergestellt sind; oder sollte etwa plötzlich diese Gruppe dadurch, daß der Verband durch sie eine Mehreinnahme von jährlich 5000 M. hat, die Fähigkeit erworben haben, namentlich die allein sportgerechten Flugszeuge herzustellen, so daß alle anderen Flugzeuge und deren Führer nicht einmal mehr einer Prüfung in Wettbewerben wert erscheinen?

Schließlich bleibt noch die Frage offen, ob der ganze Beschluß überhaupt Gültigkeit hat. Denn nach § 20, Absatz 3, des Grundgesetzes beginnt die Amtstätigkeit der Abgeordneten zum Vorstandsrat erst mit dem Schluß des die Wahl bestätigenden Luftfahrertages. Da aber auf dem letzten Luftfahrertage die Bildung des Vorstandsrates erst beschlossen wurde und die Wahlen dazu erst in den nachfolgenden Wochen vorgenommen wurden, hat noch kein Luftfahrertag die Wahlen bestätigen können, und die Amtstätigkeit des Vorstandsrates hätte demnach eigentlich überhaupt noch nicht begonnen. Allerdings hat der Luftfahrerverband, wie mir bekannt geworden ist, eine Sonderbestimmung ausfindig gemacht, nach der dieses Mal eine Bestätigung der Wahlen zum Vorstandsrat notablen dürfte.

Der Bund Deutscher Flugzeugführer beschäftigte sich in der Sitzung vom 9. Januar eingehend mit der Frage des neuen Grundgesetzes des Deutschen Luftfahrerverbandes und den neuen Flugbestimmungen, besonders mit dem »Konventions-Paragrafen«, der von den anwesenden Piloten teilweise sehr scharf kritisiert wurde. In der Debatte wurde auch die Frage der Gültigkeit der Bestimmungen ventiliert. Das neue Grundgesetz des D. L.-V. ist nämlich noch nicht befördlich eingetragen, dem Registerrichter noch nicht einmal vorgelegt worden und ist somit rechtlich nicht gültig. Es gilt noch das alte Gesetz vom Oktober 1911. Somit wären auch alle auf dem neuen Grundgesetz basierenden Bestimmungen, also auch der § 12 der Flugbestimmungen rechtlich nicht haltbar. Es wurden von juristischer Seite auch Zweifel erhoben, ob eine Eintragung überhaupt möglich sei, denn der D. L.-V., der bisher als Sportverein figurierte, habe nun auch wirtschaftliche Interessen in sein Bereich gezogen, und das Beharren bei nichtwirtschaftlichen Interessen sei eine Voraussetzung der Eintragungsfähigkeit. Ferner wurde betont, daß die Anfechtung der Bestimmung, daß nur von Mitgliedern der Konvention gebante Flugzeuge an Verbands-Meetings teilnehmen dürften, die Gefahr in sich schließt, daß andere Fabriken mit Regreßansprüchen an den Verband herantreten würden, es also zu Prozessen kommen dürfte, die dem Ansehen des deutschen Flugwesens nicht gerade förderlich sein könnten. Für die Flugzeugführer, deren Stimme überhaupt nicht gehört wurde, sei, bedente der § 12 auch eine wirtschaftliche Gefahr, da durch ihn vielen von ihnen die Teilnahme an ertragsreichen Flugveranstaltungen erschwert werde.

Von der Geschäftsstelle des Deutschen Luftfahrerverbandes wurde eine Art Rechtfertigungsschrift verfaßt, welche durch G. Grüttgen in der »B. Z. a. Mittag« eine schneidende Kritik erfährt. Die Ausführungen des Generalsekretärs des Verbandes gipfeln in der Feststellung, daß nur durch den Verkehr der einheitlich organisierten Sportvereine mit der einheitlich organisierten Industrie ein gesundes Arbeiten zum Wohle der deutschen Aviatik möglich wäre, und daß deshalb in dem Eintritt der organisierten Flugszeugindustrie in den Luftfahrer-Verband »der große Erfolg dieses Jahres« zu sehen sei. »Wir glauben gern«, so kritisiert Grüttgen, »daß es der Geschäftsstelle bequemer erscheint, mit einer geschlossenen Gruppe als mit Einzelinteressen zu arbeiten zu können, obwohl daraus die gewünschte »enge Fühlungnahme und die genaue Kenntnis der Bedürfnisse« nicht resultieren kann. Denn eine eventuelle Majorisierung innerhalb der organisierten Industrie würde dem für alle vorteilhaft gesonnenen Verbandsrat dann leicht entgegen, und er würde unter Umständen auf Wege gedrängt werden, die in einem nichterstrebteten Ziele führen. Diese Beweisführung scheitert aber auch an der Tatsache, daß man vorläufig noch nicht mit einer einigermaßen geschlossenen organisierten Industrie zu rechnen hat, daß im Gegenteil die Schär der »Außen-seiter«, die im eigenen Interesse auf einen Zusammen-

schluß verzichten wollen, erschreckend groß ist. Der Generalsekretär Herr Rasch mag das zwar immer noch nicht recht zugeben und betont, daß zurzeit außer den Albatros-Verken nur noch wenige Firmen außerhalb der Konvention ständen. Zum Tatsächlichen diene daher folgende Gegenüberstellung: Organisierte Firmen: 1. Aviatik. 2. Otto. 3. Euler. 4. Grade. 5. Deutsche Flugzeugwerke. 6. Rumpeler. 7. Harlan. 8. Kühlstein. 9. Wright. 10. Dornier. 11. God-ecker. Nichtorganisierte Firmen: 1. Albatros. 2. Fokker. 3. Luftverkehrsgesellschaft. 4. Jeannin. 5. Deutschland-werke. 6. Erlich-Liebau. 7. Luftfahrzeugbau. 8. Schwade. 9. Kontinental F. G. 10. Melli Beese. 11. Kondo. 12. Ago. 13. Oertz. 14. Schalte-Burg. 15. A. E. G. 16. Werngen. 17. Zentrale für Aviatik, Hamburg. 18. »Altastr« - Rott-hausen. 19. Deutsche Bristol-Werke. 20. Föhn-Werke. 21. Flugzeugbau Friedrichshafen. 22. F. E. G. - Teltow. 23. Westphal. 24. Hannschke. 25. Hausa-Flugzeugbau. Luftfahrzeugbau, Jeannin und Luftverkehr sollen nach den Mitteilungen des Generalsekretärs ihren Beitritt zwar angemeldet haben. Das trifft aber zum mindesten bezüglich der Luftverkehrsgesellschaft nach deren Erklärungen nicht zu. Dagegen glauben wir zu wissen, daß außer Kühlstein noch eine zweite organisierte Firma ihren Austritt erklärt hat.

Dieser Überblick ist wirklich sehr lehrreich und zeigt so recht die Wirkung des berühmten Beschlusses, den der Vorstandsrat gefaßt.

* * *

Am 19. Januar kamen, offenbar unter dem Druck der allgemeinen Mißstimmung, die Flugsengkommission und der Vorstandsrat des Deutschen Luftfahrer-Verbandes überein, den rasch zu trauriger Berühmtheit gelangten Paragraphen 12 der neuen Flugbestimmungen zu modifizieren. Man hat beschlossen, dem Paragraphen einen Zusatz anzufügen, der besagt, es könnten auch Flugzeuge, die von nichtkartellierten Fabriken gebaut sind, zu Verbandswettbewerben zugelassen werden, wenn sie im Stande sind, eine Höhe von 500 m in 15 Minuten zu ersteigen, und wenn mit ihnen die für die Pilotenprüfung vorgeschriebenen Flüge ausgeführt werden können. Der Wortlaut des Paragraphen lautet in der neuen Fassung:

»An Veranstaltungen mit mehr als sechs Fliegern können Flugzeuge teilnehmen, welche von Mitgliedern der Flugsengkonvention des V. D. M.-L. hergestellt sind, und Flugzeuge des Heeres und der Marine.

Auf Antrag können zu Verbandsveranstaltungen mit Genehmigung der Flugsengabteilung auch andere Flugzeuge zugelassen werden, mit denen folgende Abnahmebedingungen erfüllt sind:

a) Zwei Flüge entsprechend den für die Erwerbung des Flugsführerzeugnisses vorgeschriebenen.

b) Ein Flug, bei dem eine Höhe von 500 m in längstens 15 Minuten erreicht sein muß. Diese Bedingung kann zugleich mit einem der beiden ersten Flüge erfüllt werden.

c) Die Flüge müssen mit Fluggast oder mit 70 kg Ballast ausgeführt werden.

Die Bedingungen müssen für jeden Wettbewerb von hierfür Beauftragten des Verbandes erfüllt werden, und zwar in der Zeit vom Nennungsschluß bis zu dem in der Ausschreibung festgelegten Abnahmetermine. Hierüber ist ein Protokoll aufzunehmen.

Die Kommissionen sind bei der Aufstellung der Bedingung des Höhenfluges von der Erwägung abgesehen, daß es nötig sei, für Flugzeuge, die an großen Flugmeetings oder Überlandflügen teilnehmen sollen, im Interesse der Sicherheit gewisse Eigenschaften zu verlangen.

Es wäre wohl einfacher und für die öffentliche Meinung befriedigender gewesen, wenn man den jetzt ohnehin umgekrempten Paragraphen, statt Zusatz zu machen, einfach gestrichen hätte.

Jetzt wird von vielen Seiten mit Recht gefragt werden, ob denn die leichte Steifigkeit ein Flugseng wirklich zu einer sicheren Maschine macht. Auch das Fliegen von Achterschleifen bietet keinen Schutz vor Unfällen infolge schlechten Materials und mangelhafter Bauart.

Und noch eines ist zu erwägen: Wenn auch die Bedingung sehr leicht ist und von jedem hesseren Flugzeug erfüllt werden kann, so stellt sie doch eine gewisse Belastung der nichtakzeptierten Firmen dar gegenüber den Konventionsfabriken, deren Flugzeuge ohne weiteres zu Verbandsbewerben zugelassen werden. Die Bestimmungen haben also zumindest eine ungünstige Form, die nicht den Eindruck gleichen Rechts für alle macht, wenn sie es auch de facto vielleicht gewährt.

DEUTSCHE LUFTFAHR-BETRIEBSGESELLSCHAFT.

Die genannte Gesellschaft ist am Ende ihrer Mittel angelangt. Sie ist vor zwei Jahren mit einem ansehnlichen Kapital gegründet worden und hatte ihren Sitz in Berlin, beziehungsweise auf dem Flugplatz Johannisthal bei Berlin.

Zweck des Unternehmens war die Ausführung von Passagierflügen mit Motorhallons über Berlin und Umgebung. Es wurde zunächst ein Motorhallon des Parsevaltyps, der P. L. 6., für ungefähr 250.000 M. erworben und für den Ballon auf dem Flugplatz Johannisthal eine Halle hergestellt, deren Bau wieder etwa 250.000 M. verschlang. Im Anfang gingen die Geschäfte sehr gut, und der Parsevalballon war bei seinen Ausfahrten stets voll besetzt. Als aber an dem Luftschiff später Reparaturen vorzunehmen waren, stellte sich heraus, daß diese weit mehr Auslagen erforderten, als durch die Fahrten des Ballons verdient werden konnte. Die Reizekosten betrugen ungefähr 10.000 M. monatlich, und so kam es, daß die Gesellschaft bereits im ersten Jahre mit einer erheblichen Unterbilanz abschloß. Bei einigen Nachfahrten mußte der Ballon infolge Nebels außerhalb des Flugplatzes niedergehen und wurde nicht unerheblich beschädigt. Ebenso verunglückten mehrere Fernfahrten, die mit großen Kosten verbunden waren, so daß die Gesellschaft schon im Sommer des Vorjahres in Zahlungs-schwierigkeiten geriet. Zuschüsse der Firma Stollwerck ermöglichte die Wiederherstellung des Ballons, das schlechte und stürmische Wetter der letzten Monate machte jedoch Aufstiege unmöglich. Dadurch wurde der finanzielle Zusammenbruch der Gesellschaft beschleunigt.

Man hat es mir seinerzeit von mancher Seite sehr übel vermerkt, daß ich in bezug auf alle Projekte, die auch bei uns in Österreich auftauchten, und die dahin zielten, regelmäßige Lenkballonfahrten einzurichten, mich stets ährend und warand verhielt, wenn mich Kapitalisten aufs Gewissen fragten, ob mit der Errichtung von Lenkballon-Verkehrslinien wirklich das große Geschäft zu machen sei, von dem die betreffenden Projektanten ihnen vorschwärmten. Das Schicksal der deutschen Gesellschaft, die jetzt ein so trauriges Ende nimmt, obgleich sie zweifellos sowohl technisch, als auch kaufmännisch vorzüglich geführt war, beweist, daß ich mit meiner Behauptung, der Lenkballon eigne sich nicht zur Verwendung als regelmäßiges Verkehrsmittel, schließlich recht behalten habe.

V. S.

DER ABSTURZ DES »REICHSFLUGVEREIN«.

Mau erinnert sich der furchtbaren Ballonkatastrophe vom 20. Oktober 1912, der die zwei Gondelinsassen des deutschen Ballons »Reichsflugverein«, Oberingenieur Gericke und Leutnant Stieler, zum Opfer fielen. Wie aus manchen Indizien zu entnehmen war, ist damals der Ballon in 5000 m Höhe geplatzt. Es folgte ein rapider Sturz, und beim Aufschlagen des Korbes auf die Erde fanden die Aëronauten sofort den Tod.

Die amtliche Untersuchung des eigenartigen Falles wurde dem Major Professor Dr. von Parseval übertragen. Derselbe erstattete jetzt für den Reichsflugverein ein aus-

fürliches, nagegen lehrreiches Gutachten, das geeignet ist, großem Interesse zu hegen. Es heißt darin:

»... Ich konnte den Ballon selbst nicht besichtigen, da derselbe, als ich den Auftrag erhielt, schon zur Reparatur nach München abgegangen war. Ich habe mich auch durch eine flüchtige Besprechung mit dem Ballonmeister Marheuer über den Befund an der Hülle unterrichten lassen und festgestellt, daß seine Aussagen in allen Punkten mit dem Bericht des Herrn Dr. M. Jaeger übereinstimmen.

»Mein Gutachten stützt sich in erster Linie auf diesen Bericht. Die Aussagen der Arbeiter widersprechen sich teilweise. Ein Stück des Stoffes aus dem Ballonring mit zwei ausgeschlitzten Löchern stand zu meiner Verfügung. Es ist festgestellt, daß der Ring des Ventils nach oben aus dem Ballon herausgeschliffen war. Sämtliche Schrauben, deren Abstand voneinander 103 mm betrug, waren ausgefallen. Außerdem war noch die Reißbahn in einer Ausbuchtung von ca. 8 m geöffnet. Dies wurde auf den Umstand zurückgeführt, daß der Ballon beim Entleeren sich verlängerte. Das Maximum der Verlängerung bei dem Ballon, dessen Durchmesser 161 m war, betrug bei völliger Entleerung ca. 4 m. Diese 4 m waren auch dem Strecken der mit Durchgang angeordneten Reißleinen, dem Ausklappen derselben und dem Spannen des zwischen Reißlinke und Reißbahn noch befindlichen Leinenstückes so ziemlich verbraucht; jedenfalls ist ein weiteres Durchreißen um ca. 8 m auf diesem Wege nicht erklärlich.

»Die Katastrophe hat sich so abgespielt, daß der unter sehr hohem Druck stehende Ballon sich ausdehnte und seinen Durchmesser vergrößerte.

»Die Dehnung ist zum größten Teil eine dauernde, also keine elastische. Es ist auch möglich, daß eine geringe Vordehnung von früheren Fahrten her vorhanden war. Beim Aufquellen des Ballons wurde das Netz oben am Ventil zu eng, weil es infolge der Reibung nicht rutschen konnte, und die Riemen, welche Ventil und Netz verbinden, rissen zunächst teilweise. Der hölzerne Ventilring aber konnte diese Dehnung nicht mitmachen, weil sich Holz unter Zug so gut wie gar nicht dehnt. Das Loch für den Ventilring war also zu groß, wurde aber durch die Schrauben auf seinem ursprünglichen Maß zwangsweise zusammengehalten. Hierdurch entstand ein sehr starker Zug auf die Schrauben. Dieselben müssen alle auf einmal den Stoff durchgeschliffen haben, andernfalls wäre das Ventil einseitig herausgerissen und hängen geblieben. So aber flog es mit einem Knall nach oben heraus. Zunächst flog auch der Ventilsteller mit, bis die lose hängende Ventilleine sich spannte und den Teller von dem wegfliegenden Ring losriß. Gleichzeitig klinkte sich die Reißbahn aus, indem das Stück Leine zwischen der Reißbahn und dem Ventilring straff wurde. Der Ballon wurde dabei noch angerissen, und durch die beim Platzen eintretende heftige Erschütterung verlängerte sich der Riß bis auf 8 m. Solche lange Risse werden an platzenden Ballons stets beobachtet; daß sie unmittelbar am Ventil nur in ganz beschränktem Maße aufgetreten sind, ist auf die ausnahmsweise große Festigkeit des dort verwendeten Materials zurückzuführen.

Major Professor Dr. von Parseval hat über den im Innern herrschenden Druck, der das Platzen des Ballons veranlaßte, eingehende Berechnungen angestellt und gelangte zu dem Resultat, daß unter normalen Umständen ein merkbarer Überdruck bei der Größe des Füllansatzes durch das Steigen nicht hervorgerufen werden konnte, selbst wenn der Ballon noch erheblich schneller stieg, als es tatsächlich möglich war.

Das Gutachten führt weiter aus:

»Der statische Druck im Ballon oben am Ventil betrug in 7000 m Höhe noch ca. 9 mm Wasser. Auch wenn man annimmt, daß schon ein geringerer Überdruck als 95 mm Wasser die Katastrophe herbeiführen imstande war, so ist es doch ganz unmöglich, daß ein Druck von 9 mm, der noch dazu nur im obersten Teil des Ballons vorhanden war, eine Gefahr mit sich brachte. Vielmehr war das Material nach Ausgabe von ca. 700 kg Ballast he-

deutend weniger beansprucht als beim Beginn der Fahrt. Bei offenem Füllansatz konnte daher in 7000 m Höhe der Innendruck an der Oberkante den Wert von 9 mm, im Mittel des ganzen Ballons von 4-5 mm nicht übersteigen.

Der Schluß ist daher unabwieslich, daß der Füllansatz geschlossen gewesen sein muß. Die Möglichkeit bierzu war gegeben durch die Gerickesche Zuziehvorrichtung.

Mein Gatschenk geht dahin: Der Ballon »Reichsflugverein« ist geplättet, weil der Füllansatz geschlossen gehalten war. Das Material hat keinerlei Schluß; dasselbe war vorzüglich, und gegen ein solches Verfahren gibt es keine Sicherung. Will man trotzdem am Material noch Besserungen anbringen, so empfehle ich, das Ventil nicht unnötig groß zu machen. Bei rascher Entleerung des Ballons bedient man sich der Reißvorrichtung, das Manövrierventil konnte hier wesentlich kleiner sein. Vielleicht kann man außerdem in den Saum des Ventilloches eine Leine von ca. 5 mm Dicke einlegen, am den Saum dicker zu machen und so zu verhindern, daß es sich, wie hier geschah, zwischen den Klemmringen durchzieht. Dies hätte aber im vorliegenden Falle nur dazu geführt, daß die Katastrophe etwas später eintrat. Ich empfehle daher, die Anbringung der gefährlichen und unnützen Zuziehvorrichtungen an Verbandsballons von Verbands wegen zu verbieten.

INTERNATIONALE FÖDERATION.

Die Fédération Aéronautique Internationale hielt am 28. Januar in Paris eine außerordentliche Sitzung ab. Einerseits galt dieselbe der gewohnten Bestimmung des aeronautischen Kalenders, andererseits der Erledigung mancher anderer Angelegenheiten, die sich nicht auf die Hauptversammlung verschieben ließen, welche im Juli im Haag stattfinden wird. Die Tagesordnung der Sitzung vom 28. Januar lautete:

1. Schaffung eines speziellen Zennisses für Wasserflugzeugführer;
2. Aufnahme des Aero-Klubs von Portugal in den Verband;
3. Protest des Aero-Club de France gegen die Klassifizierung von Engen Renaux im Wasserflugzeugwettbewerb auf der Thème;

4. Beschlußfassung über die Bestimmungen für den Internationalen Preis für Marinesaviatiker.

Ferner Erledigung der zwei Punkte:

1. Schaffung eines luftschiffahrtlichen Triptyques (Ganzpassierscheines), um den Führern von Kugelballons und Flugapparaten die Formalitäten beim Überschreiten der Landesgrenzen zu erleichtern;
2. Aufstellung eines internationalen luftschiffahrtlichen Kalenders für 1913.

Außerdem legte eine Sonderkommission die endgültigen Bestimmungen für den aviatischen Gordon-Bennett-Preis 1913 fest. Dieser Wettbewerb wird nach dem Beschluß der letzten Wiener Konferenz als ein über 200 km führender Überlandflug angetragen.

TODESOPFER.

In den Fluten der Themse fanden am 13. Januar zwei Aviatiker den Tod. Mit einem Vickers-Doppeldecker stiegen J. F. Macdonald und Harry Ingles in Farnfleet auf. Sie beschriebenen zuerst einige Kreise und flogen dann über Land. Als sie über die Themse setzen wollten, senkte sich die Flugmaschine unglücklich ans Wasser nieder und versank mit beiden Insassen. Der Unfall wurde vom Telekop der Themse-Munitionswerke beobachtet. Ohne zur Rettung der Aviatiker irgend etwas tun zu können, sah man genau, wie sich die Maschine ans Wasser setzte, wie sich einer der Luftschiffer von ihr trennte und so schwimmen versuchte und wie schließlich alles unterging.

Nicht unmittelbar an den Todesopfern der Aéronautik zu zählen, aber doch im Zusammenhang mit ihnen

erwähnenswert ist ein Unfall, der sich im Dezember in Mülhausen i. E. ereignete. Ein Aéroplan überflog den Ort. Ein Mädchen starrte auf das Flugzeug, dem es wie blind folgte, lief dabei in den Kanal und ertrank, ohne einen Laut von sich gegeben zu haben.

Am 19. Januar stürzte ein Aviatiker in Argentinien zu Tode. Es fand an dem genannten Tage ein kleines Wettfliegen statt, welches von Buenos Aires nach Mar de la Plata führte. Drei Konkurrenten beteiligten sich daran: Sergeant Fela, Labbe und Leutnant Origone. Nur der Erstgenannte erreichte das Ziel. Der Deutsche Labbe landete auf halbem Wege. Leutnant Origone stürzte aus großer Höhe ab und zerschmetterte sich.

Am 23. Januar fand der deutsche Offiziersdiener Leutnant Schlegel bei Magdeburg den Tod. Der Unfall geschah gelegentlich einer kriegsmäßigen Flugzeugübung, die am 20. Januar in der Umgebung von Magdeburg begonnen hat. Es waren zwei Flugzeugabteilungen gebildet worden, von denen jede aus sechs Flugzeugen bestand. Jeder Apparat war mit zwei Offizieren bemannt, von denen einer das Flugzeug steuerte und der andere die Beobachtungen aufnehmen hatte. Auf dem Krakauer Anger bei Magdeburg wurde ein transportables Riesensetz errichtet, in dem die Maschinen bei Nacht Schutz fanden. Beim Abfliegen von diesem Unterkunftsort ins Manövergelände stürzte gegen 10 Uhr vormittags zwischen Burg und Magdeburg der Mars-Doppeldecker »B 78« beim Nehmen einer Linkskurve aus etwa 15 m Höhe ab. Leutnant von Scheele, der Führer des Apparates, wurde schwer verletzt und ins Garbisonlazarett gebracht. Sein Flaggast, Leutnant Schlegel, war auf der Stelle tot.

Die Untersuchung ergab, wie »B. Z. a. Mittags« meldet, daß an der Flugmaschine alles in Ordnung war. Nach Angenahmehahme des 100 H. P. Argusmotors, der aus der Erde, in die er sich tief eingegraben hatte, herausgeholt werden mußte, zeigte sich, daß er bis zum letzten Augenblick gearbeitet hat. Es besteht allgemein die Ansicht, daß nur eine plötzliche Fallböe den Doppeldecker zur Erde drückte und das Unglück verursachte. Die Höhe von 15 bis 20 m, an der der Sturz erfolgte, war auch nicht hoch genug, um dem Führer die Möglichkeit zu geben, den Apparat beim Fallen wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Bei 200 bis 300 m Höhe wäre dies jedem geübten Flieger gelungen. Der Mars-Doppeldecker, mit dem sich das Unglück ereignete, war erst vor ganz kurzer Zeit von den Deutschen Flugzeugwerken in Leipzig an die Döberitzer Fliegerstation abgeliefert worden. Der mit einem 100 H. P. Argusmotor ausgestattete Apparat war nach dem Bombardschen »Pfeilsystem« gebaut. Leutnant von Scheele war am 18. Januar mit dem Doppeldecker, der militärisch die Bezeichnung »B. 78« führte, von Döberitz nach Magdeburg geflogen. Bei der Landung wurde das Fahrgestell des »Mars« beschädigt.

Leutnant Otto Schlegel war 1886 zu Groß-Ballhausen in Thüringen geboren. Zur gleichen Zeit, in der von Scheele auf dem Albatros-Doppeldecker ausgebildet wurde, lernte er auf Kumpfertau bei Wilhelm Rosenstein fliegen. Im August 1912 erwarb er in Johannisthal das Pilotenzugzeug Nr. 267 und bald darauf das Feldpilotendiplom. Auch Schlegel war ein sehr tüchtiger Flieger, der eine Reihe größerer Überlandflüge auf sein Konto gebracht hat.

Der schwerverletzte Leutnant Alexander von Scheele, der 1887 zu Mainz geboren ist, wurde im Februar 1912 zur Fliegerausbildung zu den Albatros-Werken in Johannisthal kommandiert und machte schon nach einigen Wochen sein Pilotenexamen. Sein Patent hat die Nr. 169. Von Scheele bestand bald darauf auch die Feldpilotenprüfung und hat im vorigen Jahre eine Reihe hervorragender Flüge angeführt. An den Kaisermanövern nahm er mit einem Albatros-Doppeldecker teil und zeichnete sich so aus, daß ihm eine Ordensanzeichnung verliehen wurde. Ferner ist sein Flieg von Weimar nach Döberitz am 20. September zu erwähnen.

Am 24. Januar stürzte der Aviatiker Nieuport — der Vetter des im vorigen Jahr verunglückten berühmten Konstrukteurs — in Etampes samt einem Mechaniker zu Tode.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AERO-KLUB.

(Offizielle Mitteilungen.)

Der k. k. Österreichische Aero-Klub hielt am 15. Januar eine Anschauungssitzung ab.

Der Präsident eröffnet die Sitzung und berichtet, daß seit der letzten Anschauungssitzung folgenden Herren das aviatische Führerdiplom nach Ablegung der Pilotenprüfung ausgestellt wurde: Nr. 87 K. Király, Nr. 88 H. Mandl, Nr. 89 D. Andrich, Nr. 90 J. von Sochor, Nr. 91 A. Alexay, Nr. 92 O. Schöcker von Neszenef, Nr. 93 R. Schuster, Nr. 94 E. Rzymenowsky von Trauteneck und Nr. 95 O. Stianay.

Als Mitglieder wurden in den Klub neu aufgenommen Frau Margarete Setzer und Herr Kommerzialrat Alexander Zirner.

Bezüglich der Wohnungsfrage teilt der Präsident mit, daß bisher keine geeigneten Räumlichkeiten gefunden werden konnten, daß aber zu hoffen sei, der Österreichische Fliegentechnische Verein werde in Bälde einen diesbezüglichen Vorschlag machen.

Es wird beschlossen, die Revision der Statuten dem Präsidium zu überlassen und die Herren Major Hinterstoisser und Hauptmann Hoffory zu ersuchen, hierbei beihilflich zu sein. Diese Arbeit soll nach Möglichkeit beschleunigt werden, damit die revidierten Statuten der Generalversammlung noch vorgelegt werden können.

Es wird weiters beschlossen, eine Unfallversicherung für den Klubdiener und die bei der Füllung beschäftigten Personen abzuschließen.

Als Klubpreis für das Jahr 1912 wird aus den zur Auswahl vorhandenen Gegenständen eine Onyxschale gewählt und gleichzeitig beschlossen, auch für das Jahr 1913 einen Klubpreis zu stiften. Die Verfassung der Ausschreibung für diesen Preis wird dem Fahrtenausschuß übertragen.

Zu dem im März in Paris tagenden »Congrès international d'éducation physique« wird Herr Dr. A. Hildeheimer als Vertreter des Klubs delegiert. Herr Dr. von Schrötter, der ebenfalls ersucht wird, den Klub bei diesem Anlasse zu vertreten, bedeutet, dies wegen Zeitmangels nicht annehmen zu können. Der Präsident begrüßt bei diesem Anlasse Herrn Dr. von Schrötter, der nach seiner Rückkehr vom montenegrinischen Kriegsschauplatz das erstmal wieder einer Anschauungssitzung beiwohnt.

Der Präsident teilt weiters mit, daß vom Führer des Ballons »Frankfurt«, Herrn Ingenieur Lehnert, gegen die Klassifizierung im Gordon Bennett-Rennen der Kugelballons ein Protest eingelegt worden sei, daß demnach die in den Zeitungen jüngst publizierten Resultate noch nicht als endgültig feststehend zu betrachten sind.

Die von Herrn Direktor Warchalowski dem Klub gemachte Widmung eines künstlerisch angeführten Beleuchtungskörpers, darstellend eine Idealfigur mit dem so erfolgreichen Vindobona-Apparate, wird dankend zur Kenntnis genommen, desgleichen daß Herrn Direktor Warchalowski hierfür vom Präsidium der Dank bereits angesprochen wurde.

Der Präsident teilt ferner mit, daß die von den Herren Mitgliedern bestellten Wagenplaketten nunmehr fertiggestellt sind und den Herren dieser Tage zugehen werden. Der Preis eines Exemplars stellt sich auf 20 K.

Von den für das Jahr 1912 angeschriebenen Preisen wird der von Herrn Direktor Ben Tiber gestiftete Apollo-Preis für die im Laufe des Jahres unternommenen meisten Fahrten von einem Aufstiegplatze des Klubs Herrn Dr. Etthofen mit elf Fahrten zugesprochen. Nachdem Herr Dr. Etthofen diesen Preis nunmehr in drei aufeinanderfolgenden Jahren gewonnen hat, geht derselbe hiermit in den endgültigen Besitz des genannten Herrn über. Es wird beschlossen, den Stifter des Preises hiervon zu verständigen und ihm nochmals den Dank des Klubs für seine Widmung auszusprechen.

Der vom Herrn Major Hinterstoisser gestiftete Preis für die letzte Fahrt im Jahre 1912 wird ebenfalls Herrn Dr. Etthofen zugesprochen.

Bezüglich der Zuerkennung des Klubpreises kann eine Entscheidung noch nicht gefällt werden, da der diesbezügliche Bericht des Fahrtenausschusses noch ansteht.

Bei dieser Gelegenheit wird festgesetzt, daß militärische Fahrten, deren Gasverbrauch nicht in den Gasverbrauch irgend eines Vereines zählen, für die Zuerkennung des Preises nicht in Rechnung gezogen werden dürfen.

Nachdem die Vorarbeiten für die Generalversammlung noch nicht abgeschlossen sind, wird beschlossen, vor derselben noch eine Anschauungssitzung abzuhalten und hierfür den 5. Februar festzusetzen.

Bezüglich der vom Ministerium des Innern erlassenen Verordnung, betreffend polizeiliche Maßnahmen gegen die Gefährdung der staatlichen und persönlichen Sicherheit durch Luftfahrzeuge, werden die nötigen Aufklärungen bezüglich Zweck und Genesis der Verordnung gegeben und zur Kenntnis genommen.

In einigen Tagesblättern ist ein Artikel erschienen, in dem von Herrn Ingenieur Kürt gegen diese Verordnung Stellung genommen wird. Der Verfasser ist in dem Artikel fälschlich als Ausschußmitglied des k. k. Österreichischen Aero-Klubs bezeichnet. Durch diesen Umstand konnte der Eindruck erweckt werden, als ob der Ausschuß tatsächlich gegen diese Verordnung Stellung genommen hätte.

Da beides den Tatsachen nicht entspricht und da dem Klub bei seinem Verkehr mit den Behörden aus derartigen Vorkommnissen leicht Unannehmlichkeiten erwachsen können, beschließt der Ausschuß, diese beiden sehr unliebsamen Irrtümer richtig zu stellen und den Verfasser darauf aufmerksam zu machen, daß es nicht angehe, den Namen des Klubs in irgend einer Weise zu publizistischen Zwecken zu verwenden, ohne vorher die Bewilligung der Klubleitung hierfür einzuholen, und daß es seine Pflicht gewesen wäre, die in den Zeitungen erfolgte Bezeichnung »Ausschußmitglied« entsprechend zu berichtigen.

Bei dieser Gelegenheit wird betont, daß eine Reihe von die Luftschifffahrt betreffenden Fragen dringend der Regelung bedürfe, daß es aber notwendig sei, daß zu den bezüglichen Beratungen die Vertreter der betreffenden Vereinigungen beigezogen werden. Das Präsidium wird ersucht, diesbezügliche Schritte beim Ministerium des Innern zu unternehmen.

Der Vorschlag, zur Entlastung der bestehenden Ausschüsse einen ständigen Arbeitsausschuß zu wählen, wird angenommen und in den Arbeitsausschuß werden die Herren Kommerzialrat Castiglioni, Hauptmann Engel und Hauptmann Hoffory, als Ersatzmann Herr Generaldirektor Cassinone gewählt. Die Herren nehmen die Wahl an und beschließen, jeden Freitag nachmittags zusammenzutreten.

Der vorgelegte Entwurf eines Reziprozitätsvertrages mit dem K. Aero-Klub in Berlin wird antragsgemäß angenommen; der Vertrag ist möglichst bald zum endgültigen Abschlusse zu bringen und dann auch in das Jahrbuch aufzunehmen.

Es gelangt weiter die in der Nummer der »Sonntag- und Montag-Zeitung« vom 13. d. M. enthaltene Notiz »Eine Ballonfahrt im Schneesturm« zur Verlesung. In dieser Angelegenheit war an Herrn Ingenieur Kürt von Seite des Sekretariats ein Schreiben gerichtet worden, in dem er darauf aufmerksam gemacht wird, daß derartige Publikationen Anlaß zu Mißverständnissen geben können und daß es nach den Satzungen der F. A. I. unzulässig sei, über gewonnene Preise öffentlich Mitteilung zu machen, bevor die Zuerkennung durch die maßgebende Sportkommission erfolgt sei. Dieses Schreiben sowie die hierauf eingelangte schriftliche Rechtfertigung des Herrn Kürt werden ebenfalls verlesen.

Es wird folgender Beschluß gefaßt:

Herr Kürt ist zu verständigen, daß seine Rechtfertigung zur Kenntnis genommen, jedoch als unvollkommen angesehen werde. Der Klub habe die Pflicht, darüber zu wachen, daß die international anerkannten Satzungen der F. A. I. auf das strikteste eingehalten werden, und müsse daher den gegen diese begangenen Verstoß sühnend abhandeln. Es wird daher Herrn Kürt offiziell der Tadel dafür ausgesprochen, daß er sich gegen die Art. 90 und 91 der Satzungen der F. A. I. vergangen habe, und es wird ihm weiters mitgeteilt, daß es nach Punkt 10 der Fährbestimmungen nicht angehe, Publikationen über Klubfahrten, selbst wenn sie nicht Wettfahrten sind, ohne Kenntnis der Klubleitung zu machen, da dies sehr häufig zu Unzukömmlichkeiten führe.

Es wird ferner beschlossen, die Zuerkennung des Preises für die erste Fahrt im Jahre des Fahrtenanschuß zur Antragstellung zu überweisen.

Das Präsidium wird ermächtigt, alle Herren Führer des Klubs in geeigneter Weise nenerlich davon in Kenntnis zu setzen, daß alle Publikationen über Ballonfahrten vor ihrer Veröffentlichung an das Sekretariat einzusenden seien. Alle neuernannten Führer hätten sich in Hinblick auf Übernahme des Führerdiploms zur Einhaltung dieser Bestimmung zu verpflichten. Der Klub behält sich vor, im Falle der Nichteinhaltung dieses Vorschrift mit einer oder mehreren der nachfolgenden Strafen vorzugehen:

1. Streichung der betreffenden Fahrt aus der Reihe der Klubfahrten und in Verbindung damit Aberkennung der Berechtigung, diese Fahrt als Bewerbung für eine vom Klub ausgeschriebene Konkurrenz etc. zählen zu lassen;
2. vorübergehender oder dauernder Entzug der Bewilligung, an Fahrten des Klubs teilzunehmen;
3. vorübergehender oder dauernder Entzug des Führerdiploms (Lizenz).

NOTIZEN.

IN POLA wurden für die marinesaviatische Abteilung vier Hydroplane nach dem System Donnet-Lévéque eingestellt.

NIKOLAUS HINTERSTOISSER, k. k. Förster, der Bruder des Majors Franz Hinterstoisser, ist am 16. Januar im Märzestag nach langem Leiden im 48. Lebensjahre verstorben.

DIE LOTTERIE des k. k. Österreichischen Flugschiffvereins mit 50.000 Losen zu einer Krone ergab bei 21.890 verkauften Losen einen Reingewinn von 8867 K.

IN MONTEVIDEO fand am 22. Januar ein schwerer Flugunfall statt. Eduard Monard stürzte ab, die Flugmaschine wurde zertrümmert und der Flieger erlitt sehr ernste Verletzungen.

ROSINA FERRARIO heißt die erste italienische Flugpilotin. Die junge Dame, die aus einer vornehmen Mailänder Familie stammt, erwarb ihr Pilotendiplom am 4. Januar auf dem Fluggelände von Fizzola.

DER MARINESEKTION des k. u. k. Kriegsmarineministeriums ist, wie gemeldet wird, von der Aktiengesellschaft Dynamit Nobel der Betrag von 35.000 K für die Anschaffung eines Aéroplans zur Verfügung gestellt worden.

IN PARAGUAY sah man im Dezember 1912 den ersten fliegenden Menschen. Der französische Aviatiker Paillette führte in Asuncion mehrere Schanflüge aus, für die er von der Regierung bezahlt wurde. An einem der Flüge nahm der Präsident der Republik teil.

IN WIESBADEN ist am 10. Januar die Fliegerhalle auf dem Exerzierplatz an der Dotzheimer Straße niedergebrannt. Das Feuer ist vermutlich durch Obdachlose, die dort übernachten wollten, entstanden. Es befanden sich während des Brandes keine Flugmaschinen in der Halle.

37 WRIGHT-FLUGZEUGE wurden von der russischen Regierung bei der Flugmaschine-Wright-Gesellschaft in Berlin bestellt. Bestimmend für diesen Auftrag mag wohl der Distanzflug Berlin-Petersburg gewesen sein, den bekanntlich der Chefpilot der Firma, Abramowitsch, im vorigen Jahre angeführt hat.

Es wird weiter beschlossen, daß im Sinne der »Satzungen für die Ballonfahrten« für angemeldete Ballonfahrten, die dann wieder abgesetzt werden, ein den entstandenen Kosten entsprechender Betrag eingehoben, daß weiters die Bestimmung bezüglich Vorausbezahlung der Fahrten strikte eingehalten werden solle. Mit der Durchführung dieser Bestimmungen wird der Fahrtenanschuß betraut.

Nachdem Herr Oberstleutnant Uzelac verhindert war, der Sitzung beizuwohnen, wird der Punkt »Fliegerschule« der Tagesordnung nicht in Diskussion gezogen und zur Erledigung dieser Angelegenheit eine Sitzung für den 22. d. M. abgerufen.

Von der k. k. niederösterreichischen Statthalterei ist dem Klub folgendes Schreiben zugegangen:

Laut einer Mitteilung des k. u. k. Ministeriums des Äußern wurde in Rußland auf Grund eines Ministerratsbeschlusses den fremden Luftschiffern vom 14. Januar (greg. Kal.) 1. J. für ein halbes Jahr, d. i. bis zum 14. Juli, das Überfliegen der Westgrenze des Reiches verboten und sind fremde Luftschiffer somit, falls sie auf russisches Territorium gelangen sollten, verpflichtet, sofort zu landen.

Fremde Luftschiffer würden sich den ernstesten Maßregeln, ja sogar der Gefahr, angeschossen zu werden, aussetzen, falls sie dem Signale, welches sie auf russische Gebiete zur Landung aufruft und welches bei Tag durch das Schwenken einer roten Fahne, bei Nacht durch das Schwenken einer roten Laterne gegeben wird, nicht sogleich Folge leisten sollten.

Die Herren Führer des Österreichischen Luftschifferverbandes werden auf diesen Erlaß zu gefälliger Daruschachtung aufmerksam gemacht.

Die WRIGHT-GESELLSCHAFT in Amerika wird durch den Flugtechniker Charles Lampton aus Cincinnati in einen Prozeß wegen Patentreletzung verwickelt, der im Mai in Dayton verhandelt werden soll. Bei dieser Gelegenheit dürfte die Frage der Wright-Patente wieder einmal sehr gründlich aufgeführt werden.

IN BRÜSSEL waren auf der Automobilansstellung, die jetzt im Palais du Cinquantenaire stattfindet, auch mehrere Aéroplane zu sehen. Zumeist waren es solche französischer Herkunft, Belgien selbst hat nur wenig beigetragen. Das originellste Objekt war wohl der von der »Avia« gebaute kombinierte Schraub- und Gleitflieger Villard.

BERNARD DUBOS hat wieder einen Aviette-Preis gestiftet, und zwar in der Höhe von 1000 Francs. Er bestimmte diese Summe für einen Bewerb solcher Maschinen, die von ihren Fahrern mittelst einer Luftantriebsvorrichtung, namentlich schlagenden oder kreisenden Flügeln, wenigstens auf dem Boden fortbewegt werden können.

CHEVILLARD hat am 10. Januar bei Versailles einen neuen Höhenrekord im Fluge mit drei Passagieren geschaffen. Er erreichte mit einem 80pferdigen Henry Farman-Doppeldecker des militärischen Typs eine Höhe von 1600 m. Der Flug dauerte 40 Minuten. Chevillard hat damit den Weltrekord des Österreichers Sablatyng vom 27. September (1120 m) überboten.

EIN REGISTRIERBALLON hat die Reise von Friedrichshafen nach England gemacht. Am 10. Januar berichtete in London der Kapitän des Dampfers »Eider«, der von Newcastle auf der Themse eintraf, daß er einen Ballon vier Meilen von Aldeburgh in Suffolk angefangen habe. Auf der Ballonhülle stand in deutscher Sprache: »Drachentau Friedrichshafen, Bodensee.«

OBERLEUTNANT WAITZ stürzte am 23. Januar in Halberstadt höchst unglücklich. Er war zur Flugschule

bildung zu den deutschen Bristol-Werken kommandiert. Als er die Pilotenprüfung auf einem Bristol-Doppeldecker ablegen wollte, stürzte er aus geringer Höhe ab und brach beide Beine mehrere Male. Sein Apparat ist vollständig zertrümmert.

LEUCHTFEUERSTATIONEN, die zur Orientierung der Luftschiffer bei Nacht dienen könnten, werden vielleicht in Deutschland errichtet werden. Man meldet, daß die leitenden deutschen Luftschifferkreise gegenwärtig mit der Aktiengesellschaft für Gasakkumulatoren unterhandeln, deren Direktor der diesjährige Nobelpreisträger Dalen ist. Vorläufig würden 300 Leuchtfenerstationen geschaffen werden.

MIT SIEBEN PASSAGIEREN schmf am 4. Januar Artur Faller in Mühlhausen i. E. einen neuen Dauerweltrekord. Er flog über dem Habheimer Flugplatz auf seinem Aviatik-Doppeldecker (Militärtyp) mit den sieben Passagieren 6 Minuten und 49 Sekunden lang. Die Gesamtbelastung ohne Betriebsstoff betrug 563 kg.

TARDIVO, ein italienischer Geniehaupmann, hat einen selbsttätigen photographischen Apparat für Flugzeuge konstruiert. Der Apparat kann an jedem Aéroplan angebracht werden. Er ist mit einem eigens verfertigten Teleeobjektiv versehen und wird schon gegenwärtig von der italienischen Militär-Luftschifferabteilung verwendet. Es sollen damit Aufnahmen auf sehr große Distanzen schöne Resultate ergeben haben.

DAS KRIEGSMINISTERIUM trägt sich nach einer Meldung des »Fremden-Blatte« mit dem Plane, einen Lenkballon starren Systems für die Kriegsluftflotte anzukaufen. Der Kommandant der Luftschifferabteilung, Oberstleutnant Uzelac begab sich am 24. Januar nach Deutschland, um dort ein Zeppelin-Luftschiff praktisch zu erproben und, falls es den Bedingungen entspricht, die Verhandlungen zum Ankauf einzuleiten.

DIE LEISTUNGSFÄHIGKEIT der Zeppelin-Werft in Friedrichshafen ist nach den neuen Einrichtungen daselbst ziemlich groß geworden. Da der Bau eines vollständigen Luftschiffes ungefähr drei Monate in Anspruch nimmt und die Friedrichshafener Luftschiffe alle eine Doppelhülle ist, in der zwei Luftschiffe gleichzeitig montiert werden können, so wäre die Werft, wenn alles glatt geht, erforderlichenfalls im stande, in einem Jahr acht Schiffe zu liefern.

DER AÉRO-CLUB DE FRANCE hält am 7. März 1913 um 9 Uhr abends in seinem Pariser Heim, 35 rue François I^{er}, die ordentliche Generalversammlung ab. Die Tagesordnung lautet: Ansprache des Präsidenten, Bericht des Generalsekretärs, Bericht des Kassiers, Bestätigung der neuen Mitglieder, Wahl von Vorstandsmitgliedern. Die Wahl des Präsidenten wird bereits im Februar vorgenommen werden. Als erster Kandidat wird M. Henry Deutsch genannt.

TURIN ist vom italienischen Kriegsminister zum Zentrum der gesamten Militärluftschiffahrt ausersehen worden. Das neue Fliegerbataillon wird in der Kaserne Lamarmora stationiert, Aviatiker-Eskadriellen wurden auf den nahe gelegenen Flugfeldern von Mirafiori, San Marizjo und Venaria installiert. Zu Beginn dieses Jahres wurde ein Spezialfliegerkurs für fünfzig Offiziere eröffnet. In der Umgebung von Turin werden Konstruktionswerkstätten für Lenkballons gebaut.

NEUE REKORDE im Geschwindigkeitsflug mit einem Passagier schmf, wie man meldet, Slavorosow am 23. Januar auf dem Flugfeld von Vizzola bei Mailand. Er benützte einen 80pferdigen Caproni-Apparat. Er überbot die Leistungen des Oberleutnants Bier und durchflog 200 km in 1 Stunde 56 Minuten 30 Sekunden (alter Rekord 2:03:49), 250 km in 2:24:30 (früher 2:39:37).

IN DER SCHWEIZ wird jetzt etwas energischer als bisher für die Schaffung einer Luftflotte agitiert. Am 4. Januar erschien in vielen schweizerischen Blättern ein

Aufruf, in dem das Schweizer Volk zur Vornahme einer nationalen Sammlung für die Schaffung einer Luftflotte aufgefordert wird. Der Aufruf ist vom Chef des Militärdepartements Bundesrat Hoffmann, den Armeekorpskommandanten, dem Generalstabchef und zahlreichen anderen Offizieren und Politikern unterschrieben.

DIE LAGE der französischen Aéroplanindustrie wird als kritische bezeichnet. Nachdem vor einigen Tagen schon die Firma Sommer den Entschluß kundgegeben hat, den Flugzeugbau mangels genügender Aufträge einzustellen und ihre Marke abzutreten, hört man jetzt, daß auch die Firma Copin-Reovillard ihre Werkstätten schließen werde und einige andere Flugzeugfirmen diesem Beispiele folgen wollen. Mehrere namhafte Aviatiker gedanken andererseits der Ausübung des Flugesportes zu entsagen.

DIE SPORTKOMMISSION des Aéro-Club de France hat den Höhenrekord von Roland Garros, den dieser am 30. Dezember 1912 bei Tunis schmf, auf 5610 m anerkannt. Ferner wurden die Geschwindigkeitsrekords homologiert, die Gilbert am 30. Dezember bei Etampes aufgestellt hat: 350 km in 8 Stunden 26 Minuten 16 Sekunden; 400 km in 3:55:27¹/₂; 450 km in 4:24:44¹/₂; 500 km in 4:54:06¹/₂; 600 km in 5:52:38; in 4 Stunden 401-900 km, in 5 Stunden 510 km.

DER FLUGMOTOREN-WETTBEWERB, welchen der französische Automobil-Klub angesprochen hat, wird sich bloß zwischen neun Konkurrenten abspielen. Es sind neun Meldungen eingegangen, und zwar wurden 4 Gnome-Motoren, 2 Verdet-Motoren, 1 Anzani-Motor, 1 Salmon-Motor (Canton-Uane) und 1 Bosc-Motor genannt. Die Prüfung wird unter Kontrolle der technischen Kommission des französischen Automobil-Klubs im Laboratorium des Klubs in Levallois-Perret im Monat März stattfinden.

DEN KARST hat am 24. Januar der Oberleutnant Holeka von der Flugmaschinenabteilung in Görz überflogen. Oberleutnant Holeka stieg vom Görzer Flugfeld auf und nahm die Richtung gegen Laibach. Er zog über die höchsten Erhebungen des Karstgebirges in einer Höhe von 2600 m dahin. Nach einem Fluge von 1 Stunde und 16 Minuten Dauer, der sich teilweise durch widrigen Wind sehr schwierig gestaltete, landete Oberleutnant Holeka in Görz. Er hat damit als Erster den Karst auf einer Flugmaschine überquert.

DER TIROLER VEREIN für Luftschiffahrt hat an seine Mitglieder einen geschmackvollen Nenjahrsgruß gesandt. Dieser besteht nämlich in wunderhübschen Postkarten mit photographischen Aufnahmen, die gelegentlich von Alpenfahrten des Vereines gemacht wurden. Die Bilder sind: »Landung bei Heiligenblut nach Überfliegen des Großglockners von F. Heigl«; »Landung bei Daan im Pfundertale von O. Mürr«; »der Achensee« von K. Bassus; »der Großglockner, Ballonanfnahme aus 4000 m Höhe von E. Leimkugel«.

AUS STOCKHOLM meldet man: Es besteht der Plan, den Ertrag der vor Jahresfrist begonnenen sogenannten Björkquistischen Sammlung zur Selbstverteidigung Schwedens als Grundfonds für eine Nationalsammlung zu verwenden, die der Einrichtung aviatischer Schulen und dem Bau einer Luftflotte zur Landesverteidigung dienen soll. Die erwähnte Sammlung war ursprünglich im Interesse der Kriegsflotte unternommen und wurde dann durch den großartigen Ertrag der Sammlungen des Panzerbootvereines unnötig gemacht.

ÜBER EINEN WECHSEL im Kommando der Fliegertruppe meldet man aus Berlin: »Major Lehmann, der seit zirka einem Jahre Kommanden der Fliegertruppe war, ist zum Kommandeur des Telegraphenbataillons Nr. 2 in Frankfurt a. d. Oder ernannt worden. An seiner Stelle übernimmt Major Roethe, der bisher an der Spitze dieses Bataillons stand, das Kommando der Fliegertruppe. Major Lehmann hat sich während der Zeit seines Kommandos in Fliegerkreisen viele Sympathien erworben. Er begleitete auch den Süddeutschen Flug vom Start in Mannheim bis zum Ziel in München.«

AUS WASHINGTON berichtet man von einem Zusammenstoß eines Flugzeuges mit einer Eisenbahn. Der Fall ereignete sich kürzlich bei dem Militärfeldgolf von College Park. Der Fliegeroffizier Oleson erlitt bei einem Übungsfluge eine Motorpanne und mußte im Gleitfluge niedergehen. Er geriet dabei über das Eisenbahngelände, auf dem gerade ein Zug heranbrannte. Trotz aller Anstrengungen des Piloten fiel die Flugmaschine auf den Zug und wurde beim Zusammenstoß in einen Sumpf geschleudert. Der Flieger erlitt beim Sturz schwere Verletzungen, kam aber mit dem Leben davon.

HANUSCHKE, der waghalsige Deutsche Aviatiker, der schon oft durch seine Kühnheit in Johannisthal seine Kollegen in Unruhe versetzte, hat voriges Jahr auch der deutschen Kaiserin Schrecken und Besorgnis eingejagt, als er an ihrem Geburtstag bei Sturm um das Kaiserstschloß flog. Die Verwaltung des Flugplatzes Johannisthal hat sich daraufhin veranlaßt gesehen, an alle Flugzeugführer eine Rundschreiben zu erlassen, in dem die Flieger gebeten werden, bei ihren Übungen ein Überfliegen von Schlössern, so weit sie von Mitgliedern des Kaiserhauses bewohnt werden, nach Möglichkeit zu vermeiden.

FÜNFZIG AÉROPLANE soll bis zum März unsere Luftflotte besitzen, und zwar der Mehrzahl nach Doppeldecker; von den 35 Pfeilflugern, die in Bestellung gegeben wurden, werden sechs mit Motoren von 190 H. P. ausgerüstet, während die übrigen Motoren von 90 H. P. erhalten; die Flugmaschinen mit stärkeren Motoren sollen zur strategischen Aufklärung, die neunzigfigerigen zur taktischen Aufklärung dienen. Die Kriegsverwaltung legt ein Hauptgewicht darauf, daß die Aéroplane einen möglichst großen Aktionsradius haben, denn sie sollen Betriebsstoff für ungefähr 800 km Fahrt mitführen können.

345 PILOTENDIPLOME sind, seitdem August Euler zu Darmstadt im Jahre 1910 das erste deutsche Fliegerdiplom errang, bis zum Ende des Jahres 1912 von dem deutschen Luftfahrer-Verbande angestellt worden. Das Zeugnis Nr. 345 erwarb am 31. Dezember der Harlan-Flieger Scherr. In der Gesamtzahl der deutschen Piloten sind auch die Offizierspiloten mit eingerechnet. 32 Flugzeugführer haben den Tod durch Absturz erlitten, davon 18 im Jahre 1912. Außerdem sind im vergangenen Jahre in Deutschland vier Flieger ohne Zeugnis und sieben Personen als Passagiere bei Flugunfällen umgekommen.

DER VIERLÄNDERFLUG, der in einer kürzlich abgehaltenen Kopenhagener Konferenz für Juni 1918 zwischen Vertretern des Deutschen Luftfahrer-Verbandes, des Schwedischen Aéronautischen Gesellschaft und des Norwegischen Luftschiffahrt-Vereines beschlossen wurde, wird über ca. 1000 km führen. Von Berlin oder Hamburg aus soll der Flug zunächst nach Kopenhagen gehen, wo das dortige Aërodröm die erste Haltestelle bildet. Dann geht es über den Sand nach Schweden und in diesem Lande nordwärts, aller Wahrscheinlichkeit nach mit Stockholm als Ziel. Von dort aus wird der Flug westwärts bis nach Christiania fortgesetzt, wo er sein Ende erreicht. Die Teilnahme steht den Fliegern aller Länder offen.

400 000 FRANCS setzt die «Union pour la Sécurité en Aéroplane» für die beste Sicherheitsvorrichtung aus. Ferner sind mehrere Prämien von je 20 000 Francs als Nebenpreise vorhanden. Es steht zu erwarten, daß die Konstrukteure sich durch diese hohen Preise angeregt fühlen werden. Die Güte der konkurrierenden Erzeugnisse wird durch praktische Versuche an Flugzeugen ermittelt, die wenigstens 100 km pro Stunde zurücklegen. Die Versuche müssen von einer Jury von 15 Mitgliedern angeführt werden; von diesen sollen zwölf der Union angehören, außerdem noch je ein Vertreter des Kriegs- und des Marineministeriums und des Ministeriums für öffentliche Arbeiten zugezogen werden.

KAPITÄN ROBERT BARTLETT, ein Begleiter des Nordpolfahrers Peary, hielt kürzlich in New York einen Vortrag über arktische Expeditionen und bezeichnete dabei in zumindest voreitiger Weise die Flugmaschine als das «sicherste» Mittel, den Nordpol zu erreichen. Er

führte näher aus, daß ein Flugapparat ohne Schwierigkeiten auf dem Landwege bis zum Kap Jessa transportiert werden könnte, das 881 englische Meilen (618 km) vom Nordpol entfernt ist. Diese Distanz vermögen die modernen Flugmaschinen in einigen Stunden zu durchqueren. Die Eisfläche würde ein ausgezeichnetes Aufstiegs- und Landungsterrain abgeben und überhaupt wären die möglichen Hindernisse leicht zu überwinden.

BRAUNBECKS SPORTLEXIKON erscheint seit Beginn des Jahres 1918 als Monatsheft. Dem raschen Entwicklungsgange auf motorsportlichem Gebiete Rechnung tragend, hat sich der rührige Verlag entschlossen, sein bisher als Jahrbuch erschienenen Sportlexikon in der Form eines reich illustrierten und prachtvoll ausgestatteten Monatsheftes in der Größe von 25 x 35 cm herauszugeben. Das Jahrbuch der Ausgabe wurde in der Rubrik «Automobilismus» der «Allgemeinen Sport-Zeitung» vom 12. Januar einer eingehenden Besprechung unterzogen. Die einzelnen Hefte, die zum Preise von 1 M. erhältlich sind, werden von Interessenten der Luftschiffahrt stets gerne zur Hand genommen werden.

IN FRANKREICH bemühen sich Zivilfliegerkreise seit einiger Zeit, die Militärbehörde zur Gründung eines Korps von freiwilligen Zivilfliegern zu veranlassen. Man hat ein Projekt angearbeitet, nach dem die Flieger eine einmalige Entschädigung von 3000 Francs erhalten, wenn sie ohne Apparat sind, und von 5000 Francs, wenn sie einen Apparat besitzen. Diese Prämie ist bei der Zeichnung des Engagements zahlbar, das den Flieger für eine gewisse Zeit bindet. Wenn der Pilot nicht das militärische Fliegerdiplom besitzt, so wird er die dafür nötigen Flüge auf Kosten des Staates ausführen. In Friedenszeiten muß jeder Flieger eine Übung von mindestens vier Wochen Dauer machen, während welcher er eine seinem Range entsprechende Entschädigung erhält.

DAS FELDPILOTENABZEICHEN hat die Genehmigung des Kaisers gefunden. Das Abzeichen ist für die rechte Brustseite bestimmt. Es besteht aus einem Lorbeerkranz, der von einer Krone überragt wird und an seinem unteren Teile die Initialen des Kaisers trägt. Die Mitte des Abzeichens wird von einem Adler mit ausgebreiteten Schwingen gebildet. Das Abzeichen ist zirka 7 cm hoch und 6 cm breit. Die Verleihung des Feldpilotenabzeichens erfolgt durch das Kriegsministerium über Vorschlag des Kommandanten der Luftschiffabteilung an alle Personen des aktiven und inaktiven Standes, die den jeweilig festgesetzten Bedingungen entsprechen haben, und wird im Personalverordnungsblatt für das k. u. k. Heer verlanbart werden.

EINE SONDERBARE UNTERSUCHUNG hat, wie man meldet, der englische Aero Club zu führen. Lawrence Santoni, der Direktor der britischen Deperduin-Aërogesellschaft, hat bei dem Klub die Klage erhoben, daß wiederholt der Versuch gemacht wurde, die Motoren der Militärflugzeuge so zu beschädigen, daß sie während des Fluges versagen mußten. Diese schweren Attentate seien offenbar von Sachverständigen verübt worden, über deren Persönlichkeit freilich nichts entdeckt werden konnte. Mr. Santoni führte drei Fälle an. Zweimal war der Vergaser mit Wasser gefüllt und in einem Fall waren Schrauben gelockert, so daß der Motor in einer Höhe von 150 Fuß plötzlich aussetzte. Nur dank der Geschicklichkeit des Fliegers konnte der Apparat glücklich landen.

DIE PYRENÄEN hat der Schweizer Bider am 25. v. M. überflogen. Er stieg um 7 Uhr 10 Minuten morgens mit seinem 70 H.P. Blériot-Eindecker auf dem Flugfelde von Pau mit 180 l Benzin und 50 l Öl an Bord auf. Das Wetter war prächtig und anfangs die Windsstärke gering. Um 8 Uhr morgens hatte er etwa 3000 m Höhe erreicht und flog auf die Pyrenäen zu. Er erreichte die 100 km breite Gebirgskette, die er über den Paß von Aspe überflog. Von Pau aus konnte man mit Fernrohren den Aviatiker lange beobachten. Die Überfliegung der Pyrenäen gelang ohne Unterbrechung, und Bider landete bei Gnadé-lajarra, 70 km von Madrid entfernt, um 12 Uhr 30 Minuten mittags, weil ihm das Benzin ausgegangen war. Er hatte eine Höhe von 8600 m anvisiert und dort mit stark

bewegten Luftschichten und Wirbelstürmen kämpfen müssen. Um 1 Uhr nachmittags setzte er den Flug nach Madrid fort.

DREI HYDROPLANE der k. u. k. Kriegsmarine haben am 24. Januar gleichzeitig einer Überseeung von Pola nach Triest und zurück ungeführt. Die Linienoffiziersleutnants Wenzel Wosecek und Viktor Klobanar und Fregattenleutnant Gottlieb Banfield, sämtlich von ihrer Tätigkeit auf dem Wiener-Neustädter Flugfelde her wohl bekannt, stiegen mit den Hydroplanen Nr. 8, Nr. 10 und Nr. 11 auf, nahmen den Weg entlang der Küste über die See und gingen nach einer Stunde in schönen Gleitflügen auf dem Wasser der für Kriegsschiffe bestimmten Abteilung des Triester Hafens nieder. Nach kurzem Aufenthalt flogen sie wieder ab und landeten, gleichfalls fast vollkommen gleichzeitig, achtzig Minuten später im Hafen von Pola. Sehr gut bewährte sich der grane Anstrich der Apparate; auf Entfernungen, die weniger als einen halben Kilometer betrugen, ließen sich von einem Luftschiffe aus die anderen nicht mehr erkennen.

»DER ZUKUNFTSKRIEG in den Lüften« betitelte sich ein Vortrag, den Kapitän A. D. von Pastau am 6. Januar im Berliner Verein für Luftschiffahrt hielt. Der Redner schilderte und begründete zunächst die große Bedeutung, die nach den Fortschritten der Aeronautik den Luftfahrzeugen in einem Kriege zukomme, und ging dann nach einer Beschreibung und Erklärung der modernen Sprengstoffe auf die Verwendbarkeit und Brauchbarkeit der einzelnen Luftschiffertypen und Flugzeugkonstruktionen über. Kapitän von Pastau ist der Ansicht, daß in einem Zukunftskriege der Stasi-Sieger werden müsse, der die meisten Luftfahrzeuge besitzt, weil es bis jetzt noch kein Mittel gebe, einen Angriff von Luftfahrzeugen erfolgreich abzuwehren. Lichtbilder von modernen Wasserflugzeugen folgten den Ausführungen des Redners, die von dem zahlreichen Publikum mit Beifall aufgenommen wurden, wesshalb nicht jeder Zuhörer die Anschauungen des Kapitäns teilte.

»PRINZ HEINRICH-FLUG« wird der Zuverlässigkeit am Oberrhein dieses Jahres heißen, nach dem Namen seines Protectors. So viel bis jetzt bekannt ist, wird der Flug am Fingstagsanfang (11. Mai) seinen Anfang in Wiesbaden nehmen und über die Städte Baden-Baden, Straßburg, Freiburg führen, um in Konstanz zu enden. Dort wird ein Wasserflugzeug-Wettbewerb auf dem Bodensee den Schluß der Veranstaltung bilden. Die Beteiligung am Wettbewerb ist wieder Offiziers- und Zivilistenfliegern freigestellt, doch wird die Höchstzahl der Teilnehmer auf neun (im Herbst 1912 fünfzehn) beschränkt werden. Eine Reihe wertvoller Ehrenpreise sind für den Flug teils schon gestiftet worden, teils noch in Aussicht gestellt. Wie verlautet, hat der deutsche Kaiser großes Interesse für die Flugveranstaltung bekundet und wird voraussichtlich dem Start in Straßburg beiwohnen, da der alljährliche Besuch des Kaisers im Reichslande gerade in diese Zeit fällt. Außerdem hat der Kaiser einen Ehrenpreis in Aussicht gestellt.

DIE DEUTSCHE REGIERUNG wird, wie man meldet, in Hamburg und Kopenhagen Luftschiffhallen für das Heer und die Marine errichten lassen. Im Etatvoranschlag sind für das Reichsgebiet vierzehn militärische Luftschiffhallen vorgesehen. Es wird ferner mitgeteilt: »Das Reichsmarineamt hat sich endgültig für den Bau dreier Doppelinflachschiffhallen entschlossen. Die schmerzlichen Verluste der ersten Zeppelin waren zum Teil die Folge des Umstandes, daß die Luftschiffe bei widrigen Winden schwer in Sicherheit gebracht werden konnten. Die Anlage von drehbaren Doppelhallen erhöht zwar die Kosten erheblich. Der Verlust eines Luftkreuzers verschlingt aber die Hälfte der Kosten einer Doppelhalle. Die bisher bestehenden Luftschiffhallen sind bis auf die Biesdorfer Halle alle von fester Konstruktion. Sie können nur als Nothelf dienen, werden aber für die Unterbringung von Flugmaschinen dauernd branchbar sein. Das 200 Mann starke Bedienungspersonal der ersten drehbaren Marine-Doppelinflachschiffhalle in Kopenhagen erhält die Bezeichnung »Marine-Luftfahrer-Abteilung«.

DIE KOLONIALVERWALTUNG Deutschlands verfolgt seit längerer Zeit die Vorgänge auf dem Gebiete des Flugwesens mit großem Interesse und wartet den geeigneten Augenblick ab, um sich des Flugzeuges in den Kolonien zu bedienen. Dieser Augenblick wird, wie kürzlich der Staatssekretär des Reichskolonialamtes Dr. Solf äußerte, in Kürze eintreten. Es liegen bereits bestimmte Pläne für die Verwendung von Flugzeugen in den deutschen Kolonien vor, wofür auch bereits Mittel im Etat vorgesehen sind. Es handelt sich dabei um verschiedene Zwecke, denen die Kolonialflieger dienen sollen. In erster Linie ist eine Verwendung zur Befehlsmittelvermittlung vorgesehen, die bei der Schnelligkeit der Flugzeuge im Verhältnis zu anderen Verkehrsmitteln von großer Bedeutung werden kann. Vor allem bei Aufständen unter der kolonialen Flieger von erheblichem Werte sein. Ferner wird an die Einrichtung eines Flugzeugpostverkehrs auch unwegsames Gebiete hinweg gedacht. Endlich wird hauptsächlich, das Fliegen in den Dienst der kolonialen Landesvermessung zu stellen. Die Flugmaschine und auch der Lenkballon sollen hier alle Arbeit mit einem verhältnismäßigen Minimum von Zeit- und Kraftaufwand leisten, die mit den bisherigen Mitteln nur in einem Zeitraum von Jahrhunderten bewältigt werden könnten.

DIE BETEILIGUNG Schwedens, die für den Vierländerflug im Juni in Aussicht steht, läßt sich aus dem »Svenska Dagbladet«, wie folgt, entnehmen: »Was unsere schwedischen Flieger anheißt, so hat Kapitän Svedstedt seine Teilnahme in Aussicht gestellt, ebenso wie St. Dahlbeck, im Falle er eine neue Maschine erhält. Auch Baron Cederström will mitmachen. Unsere Militäraviatiker Jungner, von Porat und Dr. Thälin wollen teilnehmen, aber sie brauchen dafür eigene Aeroplane. Deshalb brauchen wir vor allen Dingen Maschinen und so frühzeitig, daß die Teilnehmer bereits gut trainiert sind, wenn der Flug beginnt... Unsere Veranstaltungen waren bisher im Vergleich mit denen des Anslandes ziemlich unbedeutend und auch die erreichten Leistungen standen im Vergleich mit jenen etwas zurück, aber ein Teil unserer Flieger hat doch im Sommer gezeigt, daß sie sich auch in Konkurrenz mit Ausländern Geltung verschaffen können. In dieser Beziehung sind wir besser daran als Dänemark, das eigentlich nur Herrn Birch in die Konkurrenz schicken kann. Deutschland dagegen hat eine große Anzahl geschickter Flieger und da alles, was Deutschland in bezug auf das Flugwesen unternimmt, bei den übrigen Großmächten großes Interesse erregt, kann man erwarten, daß auch die übrigen Länder sich beteiligen werden.«

NACH NEU-GUINEA soll eine Motorluftschiffexpedition entsandt werden. Der Afrikaforscher Oberleutnant Grätz befindet sich derzeit in London, um die einleitenden Schritte für eine deutsch-englische Expedition zu unternehmen. Er hofft, die Sympathien einflussreicher Männer beider Nationen für dieses Unternehmen zu gewinnen. Von Neu-Guinea ist bisher nur der Küstenstreifen der Insel bekannt, das Innere aber infolge der Unzugänglichkeit des Landes und der Feindseligkeit der Kanibalen noch ganz unerforscht. Der Plan ist, Neu-Guinea in Abschnitten zu überfliegen und mit Hilfe des Diagonalverfahrens eine photographische, plastisch rekonstruierbare Karte von Neu-Guinea anzufertigen. Das Luftschiff soll übrigens im Sommer eine Probefahrt von Berlin nach London unternehmen. Die Gondel wird mit sechs kleinkalibrigen, luftgekühlten Maschinengewehren von je 12 kg Gewicht armiert werden. Es soll darum eingekommen werden, daß ein deutsches und ein englisches Kriegsschiff während der Dauer der Expedition in Neu-Guinea stationiert werden. Geographen, Meteorologen, Geologen und Ethnologen würden die Expedition begleiten. Ein Kinematographenapparat wird zur Aufnahme photographischer Studien mitgeführt werden. Drahtlose Telegraphie soll die Kulturwelt über die jeweiligen Phasen der Fahrt auf dem laufenden erhalten.

DIE STRENGEN BESTIMMUNGEN Russlands, betreffend ausländische Luftfahrzeuge, welche die Grenze passieren, wirken auf die deutschen Luftschiffer sehr un-

erfreulich. Die »B. Z. a. Mittags« schreibt: »Besonders freundlich sind die lieben Nachbarn im Osten den Ballonfahrern ja nie entgegengekommen. Manch deutscher Ballon landete in Rußland mit vielen Kapellchören, die von Kosakenbüschen stammten, und die Freilassung grundlos festgehaltenen deutscher Aeronauten ließ auch oft lange auf sich warten. Was sich die russische Regierung aber jetzt leistet, ist doch etwas stark. Ein Signal mit Flagge oder Licht kann überleben werden; auch ist es nicht immer möglich, einen Ballon sofort zur Landung zu bringen, wenn es die biedereren Kosaken befehlen. Der Ulan bietet somit dem in Deutschland ansetzenden Ballonfahrer Gefahr auf Gefahr. Wenn er nach längerer Fahrt über Wolken die Orientierung verloren hat und zufällig über der Grenze des Zarenreiches wieder in Sicht der Erde kommt, ist er schon seines Lebens nicht mehr sicher.« Der Passus mit den Signalen bezieht sich auf eine Stelle der Vorschriften, worin verlangt wird, daß Luftfahrzeuge, die trotz dem Verbot verkehrend die russische Grenze überfliegen haben, auf das Zeigen einer roten Flagge, bei Nacht eines roten Lichtes, sofort zu landen haben, widrigenfalls auf dieses Signal hin sofort damit begonnen würde, das Luftfahrzeug scharf zu beschießen.

DER GENERALINSPEKTEUR der Verkehrstruppen in Preußen, General der Infanterie von Lyncker, ist durch Kabinettsorder vom 20. Januar in Genehmigung seines Abschiedsgesuches mit der gesetzmäßigen Pension zur Disposition gestellt und gleichzeitig à la suite des Luftschifferbataillons Nr. 2 gestellt worden. Dieses Verabschiedung kommt unerwartet. Es wird deshalb vielfach die Vermutung ausgesprochen, daß die bevorstehende Einbringung der Luftflottenvorlage und damit im Zusammenhang stehende Meinungsverschiedenheiten mit den übrigen maßgebenden Stellen die Veranlassung für die Eile der Verabschiedung gewesen sind. Unter General von Lyncker bat das Verkehrsministerium eine große Aufschwung genommen. Die letzten Militärvorlagen erstrecken sich gerade auf die Verkehrsstruppen und vernehmen sie in bedeutendem Maße. Die Inspektion wurde zu einer Generalinspektion erhoben, ihr Obet bekam den Rang und die Kompetenz eines kommandierenden Generals. Für die Funktelegraphie, das Kraftfahrzeugwesen und die Luftschiffahrt wurden neue Trappenteile aufgestellt und in einer besonderen Inspektion zusammengefaßt. Es ist allerdings auch behauptet worden, daß die Anschaffung der Luftschiffe nicht in großartiger Weise erfolgt sei, so daß namentlich die Zeppelin-Werft am Bodensee nicht genügend beschäftigt worden sei. Jedenfalls aber hat General von Lyncker während seiner Dienstzeit eine sehr rege Tätigkeit entwickelt.

PRINZ HEINRICH von Preußen nahm am 2. Januar an einer Fahrt des Marineinfanterieschiffes teil. In früher Morgenstunde stattete er in Begleitung seines persönlichen Adjutanten Kapitän zur See von Usedom dem Flugplatz Johannisthal einen mehrstündigen Besuch ab. Der Prinz besichtigte zunächst die deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt, soweit dieselbe fertiggestellt ist, ließ sich unter Führung des Leiters der Anstalt Dr.-Ing. Bendemann die dort für den Wettbewerb um den Kaiserpreis angestellten Motoren erklären und einige von ihnen im Betrieb vorführen. Hierauf erfolgte die Besichtigung der großen Luftschiffhalle und des Eindeckers neuester Konstruktion der Luftverkehrsgesellschaft, der das besondere Interesse des Prinzen erregte. Als zu dieser Zeit das Marineinfanterieschiff, das zu einer längeren Übungsfahrt angestiegen war, an dem Nebelmeer wieder über Johannisthal sichtbar wurde, äußerte der Prinz den Wunsch, ebenfalls an einer Fahrt teilzunehmen. Er bestieg, von seinem Adjutanten begleitet, das Luftschiff und unternahm unter Führung des Kapitanleutnants Hanne und des Oberingenieurs Busch, nekrmit von zahlreichen Flugzeugen, eine Fahrt, die bei langsam sich ankündigendem Wetter über das königliche Schloß in Berlin, die Linden, Charlottenburger Chaussee und wieder nach Johannisthal zurückführte. Der Prinz äußerte sich sehr befriedigt sowohl über den Verlauf der Fahrt als auch über das exakte Zusammenarbeiten von Führern und Mannschaft.

BEI BEZONS sind kürzlich auf der Seine die ersten Versuche in Europa mit der neuesten Flugmaschine des amerikanischen Konstrukteurs Glenn Curtiss, dem »Flying Bote«, mit Erfolg vor zahlreichen Sachverständigen ausgeführt worden. Wie die im Pariser Flugmaschinen Salon ausgestellten Apparate Donnet-Lavigne und Artois hat das neue amerikanische Wasserflugzeug als Körper ein Boot, das in sechs wasserdichte Schotten geteilt ist. Vorn im Boot befindet sich Platz für zwei Passagiere. Darüber ist die Zelle angebracht, deren obere Tragfläche 11-90 m breit ist, während die untere nur 8-73 m mißt. Die Tiefe der Flügel, die durch zwölf Streben miteinander verbunden sind, beträgt in der Mitte 1-37 m, an den Außenkanten 1-52 m. Das Boot läuft hinten in eine Spitze aus, welche das Höhen- und Seitensteuer trägt. Der Boden des Bootes ist glatt wie der eines Gleitbootes und hat eine Stufe. Das seitliche Gleichgewicht wird, wie bei den übrigen Curtiss-Maschinen, durch zwei zwischen den beiden Tragflächen liegende kleine Hilfsflächen bewahrt, deren Verstellung durch die bewegliche Lehn des Führersitzes bewirkt wird. Auf dem Wasser wird die Querstabilität durch zwei unter der Zelle angebrachte seitliche Hilfschwimmer erhöht. Der Curtiss-Motor liegt unter der oberen Tragfläche; er hat acht V-förmig gestellte Zylinder und leistet bei 1200 Touren 80 H. P. Der Motor ist wassergekühlt, wiegt 179 kg und verbraucht bei voller Kraft pro Stunde 28 l Benzin und 2 l Öl. Mit diesem verhältnismäßig schwachen Motor kann die Maschine, die 517 kg wiegt, außer zwei Fliegern Brennstoff für vier Stunden tragen und damit eine Stunden-Geschwindigkeit von 100 km erreichen. — Am 11. Januar fand ferner in Bezons die erste Erprobung eines im Atelier Blériot hergestellten Wasserflugzeuges statt. Der neue Apparat ist ein zweiseitiger Eindecker, in den ein 8-pferdiger Goëmo-Motor eingebaut ist. Die beiden Sitze sind bequem nebeneinander angeordnet. Der Apparat ruht auf zwei Hauptschwimmern und einem rückwärtigen Schwimmer, der den Schwanz unterstützt. Das Ansteigen vom Wasser ging besonders leicht von statuen. Auch sonst scheint der Apparat befriedigt zu haben.

HAUPTMANN DR. HILDEBRANDT hielt am 9. Januar in der Ortsgruppe Großberlin des Deutschen Luftflottenvereins im Saale des Kaiserlichen Aero-Klubs einen interessanten Vortrag über die Notwendigkeit einer starken Luftflotte. Die Versammlung war sehr gut besucht und lebhafter Beifall lohnte die Ausführungen des Redners. Tags darauf sprach Hauptmann Dr. Hildebrandt im Reichsfliegerverein über die Orientierung von Luftfahrzeugen. In dem ersten Teile seines Vortrages erklärte er an der Hand von Lichtbildern die perspektivische Verzerrung, die eine von der Höhe aufgenommene photographische Aufnahme erleidet, und machte auf die Kennzeichen aufmerksam, an denen man die von dem Ballon aus schlecht wahrnehmbaren Bodenerhebungen erkennen kann. Der Vortragende zeigte dann im Lichtbilde n. a. vom Ballon aus aufgenommene feuernde Batterien, Forts, Panzertürme und machte besonders auf die aus der Höhe sehr gut sichtbaren unter dem Wasserspiegel liegenden Sandbänke aufmerksam. Im zweiten Teile seines Vortrages schilderte Hauptmann Dr. Hildebrandt die Entwicklung der speziellen Luftfahrerkarten. Die älteste so zu nennende Karte ist eine von Schönbrunn geseichnete aus dem Jahre 1831. Es kommt im wesentlichen darauf an, die Höhenunterschiede der Bodenerhebungen gut kenntlich zu machen. Zu diesem Zwecke wenden die meisten Luftkartenzeichner (Pape, Haussner, Ravenstein u. a. w.) verschiedene Farbtönen an; Auch besondere Merkmale werden in die Karte eingetragen. Als beste Karte bezeichnet der Vortragende die Karte von Dr. K. Peucker, der die Farben des Spektrums in ihrer Aneinanderfolge zur Kennzeichnung der verschiedenen Höhen in der Weise benutzte, daß die Bergspitzen hellrot angelegt sind. Der Vortragende schloß seine Ausführungen mit der Mahnung, die Flugschüler künftig auch in der Orientierung auszubilden und dazu den Fesselballon zu benutzen. Major a. D. von Parseval machte in der Diskussion auf die Höhe der Kosten aufmerksam, die eine solche An-

bildung erfordern würde. Regierungsbaumeister Hackstetter hält es nach seinen Erfahrungen an dem Fluge Berlin-Petersburg für das Wichtigste, vor Beginn einer Luftfahrt genau die Karte zu studieren und sich markante Stellen zu merken, die eine leichte Orientierung ermöglichen.

AUF HELGOLAND soll ein Luftschiffhafen errichtet werden. Zunächst ist die Erbauung einer großen Luftschiffhalle geplant, die einem oder zwei Marine-Zeppelin-Schiffen als Standort dienen soll. Das Bemerkenswerteste an dem zu erbauenden Luftschiffhafen wird nach »B. Z.« Mittag sein, daß er sich nicht im Niveau der Insel befindet, sondern in die Versenkung der Sapskühle eingebaut wird. Die Sapskühle dient gewöhnlich als Garten für die Offiziere der Garnison und ist eine Senkung im Oberlande, etwa 200 m rechts von der zur Nordspitze der Insel führenden Kartoffelfalle. Sie hat eine Länge von ungefähr 120 m und eine Breite von 40 bis 50 m. Die Halle wird den ganzen Raum der Sapskühle einnehmen und kann mittels hydraulischer Kraft so weit gehoben werden, daß der Boden sich in gleicher Höhe mit dem Niveau der Insel befindet. In der Versenkungsanlage schließt das Dach der Halle mit dem Inselplateau ab, so daß die Existenz der Halle kaum zu bemerken ist. Die ganze Halle wird aber auch um ihrem Mittelpunkt drehbar sein, so daß die Luftschiffe stets in der Richtung des gerade herrschenden Windes in die Halle einfahren können. Nur von Süden kann die Einfahrt nicht erfolgen, da dort bereits Baulichkeiten liegen; Südwind ist auf Helgoland aber sehr selten, und so kann das Fehlen einer Südstellung der Halle nicht ins Gewicht fallen. Die Arbeiten beginnen wahrscheinlich im Frühjahr, so daß mit einer Fertigstellung der Halle im Herbst gerechnet werden kann. »Flugtechnische Vorrichtungen auf der Helgoländer Düne sind sicherem Vernehmen nach nicht vorgesehen, weil der zur Verfügung stehende Raum, ohne die Badegelegenheiten der Gäste einzuschränken, für Baulichkeiten und Anlaufbahnen nicht ausreichend ersachtet wird. Diese Gründe scheinen aber nicht ganz stichhaltig zu sein, denn das Helgoländer Oberland ist durch seine flache, gleichmäßig ebene Beschaffenheit ein geradezu ideal zu nennender Anlaufboden für Flugmaschinen. Die Flugzeuge schweben sofort, wenn die Räder dem Boden des Oberlandes verlassen haben, zirka 40–50 m über dem Meeresspiegel. Als geeignetster Platz für die Anlage der Flugzeugschuppen käme die Stelle zwischen Letze Bra und Bucket Horn in Frage, die ungefähr den ebensten Grund der ganzen Insel hat. Die Wahl der Insel Helgoland als Luftschiffstützpunkt und Fliegerstation ist schon aus dem Grunde glücklich, weil sie den Festlandstationen gegenüber den Vorrang der absolut freien und ungehinderten Ausbreitungsmöglichkeit hat, die durch keine Fabriksteine oder Waldungen beeinträchtigt wird.

IN ITALIEN veranstaltet heuer die Militärverwaltung sehr bedeutende nationale Konkurrenzen für den Flugzeugbau. Die eine betrifft bloß die Motoren. Diese werden in einem Versuchslaboratorium geprüft. Der erste Preis beträgt 75.000 Lire, der zweite 25.000 Lire. Es liegen schon Anmeldungen vor. Der andere Wettbewerb ist eine Flugzeugkonkurrenz. Diese findet in der Zeit vom 1. bis 30. April statt. Es werden hierfür fünfzehn Apparate genannt. Die Konkurrenz besteht in Auswahlen und einer definitiven Prüfung. Bei der definitiven Prüfung haben die Konkurrenten einen Überlandflug von mindestens 300 km ohne Zwischenlandung auszuführen, wobei in wenigstens 40 Minuten 1000 m Höhe erreicht werden müssen. Für den siegenden Apparat sind 100.000 Lire angeschrieben, außerdem werden zehn Flugzeuge dieser Type zum Preise von insgesamt 400.000 Lire bestellt. Für den an zweiter Stelle placierten Apparat sind fünf Bestellungen zu je 40.000 Lire vorgesehen. Zwischen den klassifizierten Flugzeugen wird dann noch ein engerer, nicht obligatorischer Wettbewerb veranstaltet. Für jedes Flugzeug, das in diesen Wettbewerb geschickt wird, sind Extraprämien von 20.000 Lire vorhanden. Die in diesem engeren Wettbewerb siegende Firma erhält einen Auftrag auf sieben Apparate der betreffenden Type.

— Zu diesen Bewerbungen wird noch mitgeteilt: Die von der italienischen Militärbehörde angeschriebene Konkurrenz für Flugmotoren und Armeeflangzeuge ist für italienische wie fremdländische Konstrukteure offen, jedoch müssen die Anwärter in Italien eine Fabrik haben. Der Wettbewerb der Motoren sollte bereits am 10. Dezember begonnen, hat aber besonderer Umstände halber hinausgeschoben werden müssen. Die vielseitige Prüfung erstreckt sich besonders auf die Regelmäßigkeit, Sparsamkeit und Einfachheit des Motors. Der Wettbewerb der Flangzeuge wird vom 1. bis 30. April an einem noch nicht bezeichneten Orte abgehalten werden. Die Maschinen müssen mit Ausnahme des Motors in Italien gebaut sein. Sie haben zuerst eine lange Serie von Ausscheidungsprüfungen zu bestehen, die in Dauerflügen, Höhenflügen, Gleitflügen und Landungen auf schwierigen Gelände bestehen. Bei der Schlußprüfung haben die Apparate einen Dauerflug von 300 km mit voller Belastung und einen Aufstieg auf 1000 m in 40 Minuten auszuführen. Das Klassement wird nach den Gesamtleistungen aufgestellt; es werden dabei in Berücksichtigung gezogen: Stabilität, Geschwindigkeit, Leichtigkeit der Beobachtung, Montieren, Start, Landung, Aufstiegvermögen, Abnehmbarkeit der Motors u. s. w. Um ferner die italienische Industrie besonders zu berücksichtigen, veranstalten die Behörden den besonderen Wettbewerb für die Lieferung von sieben Eindeckern und sieben Zweideckern. Dieser Wettbewerb wird in einem Fernfluge bestehen, dessen Bedingungen noch festzusetzen sind.

BELOVUCIC, der am 14. Januar den ersten Versuch machte, von Brig ans Simpon zu überfliegen, hatte bei dieser Gelegenheit wahrlich nichts zu lachen. Zwar schien sich der anfangs herrschende Wind gelegt zu haben, aber in der Luft sah die Sache dann doch anders aus. Gegen 4 Uhr nachmittags startete der junge Peruaner in Brig. Er flog ein Stück ins Tal der Rhône hinein, dann kehrte er um. Die Zuschauer hatten den Eindruck, daß die Maschine nur schwer stieg. Im Augenblicke, als man glaubte, daß Belovucic die Richtung zum Fuß einschlagen wollte, sah man plötzlich, wie der Wind die Maschine von der Seite erfaßte und in heftige Schwankungen versetzte. Sie verschwand in einer Bodenfalte, tauchte wieder auf, übersprang mehrere Gräben und stand schließlich auf einem Schneefeld still. Der ganze Flug hatte acht Minuten gedauert. Der Eindecker hatte dabei eine Höhe von 1840 m erreicht. Bei der Landung wurde das Fahrgestell beschädigt. Belovucic sagte selbst, daß er den Eindruck gehabt habe, mit seiner Maschine wie ein Schmetterling in der Luft zu flattern. Die Luft schien den Apparat nicht zu tragen. Auch der Motor zog nicht recht. Wobin sich Belovucic auch wandte, überall stiegen an den Bergwänden heftige Wirbelwinde auf, die ihn zurückstießen. Am schlimmsten wurde er bei der letzten Kurve durchgeschüttelt und so gezwungen, zu landen. Trotz dieses Mißgeschickes will Belovucic den Versuch erneuern; in der Gegend glaubt man aber, daß er für sein Unternehmen die schlechteste Jahreszeit ausgewählt hat. Der Weg, den Belovucic nehmen will, ist nicht der, auf dem seinerzeit Chavez flog und verunglückte. Wenn Belovucic die Höhe des Passes erreicht hat, wird er Schönbach links liegen lassen und das Hospiz überfliegen. Er wird den Simpon passieren, über Gaby fliegen und direkt nach Furken steuern, das noch in einer Höhe von 1890 m liegt. Er folgt dann weiter dem Tale von Zwischbergen, wird dann hinter nach Vallet und dem Bognafusse fliegen und, indem er Domodossola und den Monte Calvère links liegen läßt, auf einem Feld zwischen Domodossola und Stressa landen. Knapp vor Blattschuß

kommt die Nachricht, daß Bielovacic am 26. Jänner den Slampionflug glücklich angeführt hat. Er stieg am 12 Uhr 5 Minuten bei Brig auf und landete am 12 Uhr 30 Minuten bei Domodossola.

IM »CAFÉ STERNCKE« auf dem Sternckepplatz im II. Bezirke Wiens, das auch den Namen I. Wiener Marine-Café führt und das mit einer großen Reihe interessanter Bilder aus der Geschichte der österreichischen Flotte geschmückt ist, darunter eine ganze Reihe packender Episoden aus der Schlacht von Lissa, hat man jetzt auch ein Bildnis des Piloten Karl Illner mit folgender Inschrift angebracht: »Hier weilte am 17. Mai 1910 Herr Karl Illner nach seinem denkwürdigen ersten Überlandflug in Österreich von Wiener-Neustadt-Steinfeld nach Wien-Simmeringer Heide. Ihrem treuen Stammsatz gewidmet von Geblirgen und Grosskopf.« Das genannte Café ist schon der oben erwähnten Marinebilder wegen eines gelegentlichen Besuches wert.

Patentbericht.

mitgeteilt vom Patentanwaltsbureau Dr. Fuchs und Ingenieure Kornfeld und Hamburger, Wien, VII. Siebensterngasse 1.

Österreich.

Ausgelegt am 1. Jänner 1913, Einspruchsfrist bis 1. März 1913.

Kl. 77 d. Edwin Vorlicek, Beamter in Odenfurt (Mähren). Schwingenflieger, bei welchem die Flügelrippen am schwingbaren Flügelträger in der Höhenrichtung beweglich gelagert sind: Die Flügelrippen sind durch Schnarrzüge mit einer am Maschinengestell um eine aufrechte Achse drehbaren, vom Motor aus entgegengesetzten der Wirkung einer Feder absatzweise betätigten Trommel oder mit einem doppelarmigen Hebel oder dgl. verbunden, derart, daß, wenn die Flügel beim Arbeitsschub durch den auf ihre Unterseite wirkenden Luftdruck nach hinten aufwärts verstellt werden, durch Knappung des Motors mit der Seiltrommel oder dgl. die Sello entsprechend der Niederbewegung der Flügel verkürzt werden, bis bei Beginn des Rückhubes die Flügel durch weiteres Niederziehen der Sello in die Richtung nach hinten abwärts gebracht werden, worauf durch selbsttätiges Lösen der Kupplung zwischen Motor und Seilzugvorrichtung letztere unter dem Einfluß der sich entspannenden Feder zurückschwingt und so die Sello für die Aufwärtsbewegung der Flügel freibt, welche letztere dabei durch den auf ihre Oberseite wirkenden Luftdruck in der geeigneten Lage nach hinten abwärts gehalten werden.

Deutschland.

Angelegt am 6. Jänner 1913, Einspruchsfrist bis 6. März 1913.

Kl. 77 a. Francesco Filiasi, Neapel. Vorrichtung zur Erleichterung des Niedergehens von Flugzeugen auf Schiffen.

Kl. 77 a. Johann Alexander Linsmeyer, Wien, und Österreichische Waffenfabrikgesellschaft, Steyr. Lufttorpedo.

Kl. 77 a. Wilhelm Leissner, Mühlhausen-Barzweiler. Aufblasbarer Schwimmkörper für Flugzeuge.

D. R. Gebrauchsmuster.

Edvard Wuttig, Liegnitz, Jauerstraße 88. Antriebsmechanismus für Flugsenge mit Vor- und Antriebschraube.

Hugold Freiherr von Schleinitz, Nenstrelitz. Vorrichtung für Luftschiffe, in größeren Höhen während der Fahrt aus der Atmosphäre Ballast zu gewinnen.

Paul M. Pelichoff, Berlin, Borsigwalde. Selbsttätiges stabiles Flugzeug.

LITERATUR.

Vom Lindenberger Observatorium.

»Die Arbeiten des königlich preussischen Aëronautischen Observatoriums bei Lindenberg im Jahre 1911.« VII. Band. Mit 9 in den Text gedruckten Abbildungen und 2 Tafeln. Herausgegeben von Dr. Richard Assmann, Direktor. Brannschweig 1912. Druck von Friedrich Vieweg & Sohn. Preis 15 M.

In der Anordnung der stets interessanten und reichhaltigen Berichte vom Lindenberger Observatorium, die in einem stattlichen Bande wieder vorliegen, wurde diesmal aus praktischen Gründen eine kleine Veränderung vorgenommen. Der Herausgeber brachte die bisher in einem allgemeinen Referat des Direktors versetzten Nachrichten in eine solche Form, daß sie auch als selbstständiges Heft versendet werden können. Ferner schien dem Herausgeber die in manchen anderen Publikationen wissenschaftlicher Institute eingeschlagene Methode nachahmenswert, dem Tätigkeitsbericht durch einen Auhang kürzerer wissenschaftlicher Mitteilungen einen größeren Wert und eine bessere »Lesbarkeit« zu erteilen. Demnach wurden auch die bisher üblichen Zusammenstellungen »Tabellarische Übersicht der bei den täglichen Aufstiegen erreichten Höhen«, ferner »Mittelwerte der Temperatur und Windgeschwindigkeit nach Höhenstufen von 500 M.« sowie die »Jahresübersicht der meteorologischen Beobachtungen« und außerdem Berichte und kürzere wissenschaftliche Arbeiten der Beamten mit dem Tätigkeitsbericht in der Weise vereinigt, daß sie entweder einen Teil der vollen Publikation bilden oder auch, wie gesagt, als Sonderabdruck ohne das Zahlenmaterial der Aufstiegsbeobachtungen versandt werden können.

Der Titel der Jahrespublikation hat gleichfalls eine Änderung erfahren. Das Wort »Ergebnisse« wurde aus dem früheren Titel gestrichen, und die jetzige Fassung lautet schlechtweg »Die Arbeiten des königlich preussischen Aëronautischen Observatoriums etc.« Der Herausgeber hat die Modifikation vorgenommen, weil ihm die bisherige Bezeichnung einen logischen Fehler zu enthalten schien; die den größten Teil der Veröffentlichung einnehmenden Beobachtungen seien, streng genommen, nicht »Ergebnisse« zu nennen.

Was nun die Tätigkeit des Observatoriums selbst betrifft, wäre vor allem zu erwähnen, daß derselbe in dem Berichtsjahre 1911 ein neuer Arbeitszweig angegliedert wurde, dessen Zweck auf eine praktische Verwendung der Beobachtungen im Interesse der Wetterprognose, vornehmlich in ihren Beziehungen zur Luftschiffahrt gerichtet ist. Schon seit dem Jahre 1908 hatte das Observatorium während der Sommermonate besondere Frühauftiege veranstaltet, deren Resultate den öffentlichen Wetterdienststellen auf telegraphischem Wege so zeitlich zugestellt wurden, daß sie bei der Aufstellung der Witterungsprognose berücksichtigt werden konnten. Der nächstliegende Zweck dieses Versuches konnte damals noch kein anderer sein, als einer Reihe anerkannter Fachmänner die Möglichkeit zu gewähren, an dem großen Problem der kausalen Verknüpfung der Vorgänge in den höheren Luftschichten mit der tatsächlichen Gestaltung der Witterung mitzuarbeiten. Schon aus dem Umstande, daß Direktor Assmann es für geboten erachtete, die zu dieser Aufgabe am besten geeigneten praktischen Meteorologen mobil zu machen, ging hervor, daß er die großen Schwierigkeiten nicht unterschätzte und sich an das Sprichwort hielt: vier Augen sehen mehr als zwei. Der Erfolg konnte freilich nicht gleich ein durchschlagender sein; das lag schon an dem Mangel einer genügenden Anzahl von Observatorien: die Beobachtungen in Großborstel bei Hamburg, in Friedrichshafen und in Lindenberg, die gegenwärtig allein dem erwähnten Zwecke dienen können, reichen hierzu begreiflicherweise bei weitem nicht aus.

Der nun seit 1911 eingerichtete Nachrichtendienst für die Luftschiffer hat an das Personal und die Mittel des Observatoriums bedeutende Anforderungen gestellt.

Eine weitere Aufgabe erwuchs der Anstalt durch die Beteiligung an der Internationalen Industrie- und Gewerbeausstellung in Turin. Dem Observatorium wurde dort ebenso, wie 1904 in St. Louis, 1906 in Mailand, der »Große Preis« zuerkannt.

Die eigentlichen laufenden Arbeiten des Observatoriums, besonders die Aufstiege, erfahren bei alledem nicht nur keine Verminderung, sondern sogar eine beträchtliche Erweiterung, indem unter voller Aufrechterhaltung der seit neun Jahren durchgeführten täglichen lückenlosen Aufstiege zum erstenmal die Zahl der erfolgreichen Aufstiege die Tausend überschritt: 843 Drachen- und Fesselhallonsaufstiege, 25 Registrierballon- und 174 Pilotballon- und Fesselballon- und Fesselhallonsaufstiege ergibt eine Summe von 1042, d. i. 196 mehr als im Vorjahre.

Die am 1. Januar 1908 in Angriff genommene Aufgabe, an jedem Tage, einschließlich der Sonn- und Feiertage, wenigstens einen erfolgreichen Aufstieg mittels Drachen oder Fesselhallons auszuführen, konnte auch im Berichtsjahre, dem neunten dieser Reihe, lückenlos aufrecht erhalten werden: im Bericht für das Jahr 1912 wird demnach eine sechshundertachtundsechzigmalige Gelegenheit zu weitergehenden Mittelbildungen und Schlüssen geboten. Die außerordentlich erfreuliche weitgehende Benützung der Lindenberger Aufstiegsversuche durch die Fachwelt ist als ein Beweis dafür anzusehen, daß das vom Direktor unternommene von allen Zweifeln durchgeführte Programm untauschlich geklärt und lückenlos aufstiege, doch wohl den Bedürfnissen der Wissenschaft anreizend noch am besten gerecht wird.

Die Aufstiegsfähigkeit des Observatoriums ist, wie schon in den früheren Jahren, im Berichtsjahre aber noch beträchtlich über das Programm eines täglichen Aufstieges hinausgegangen, insofern an dessen 365 Tagen 843 gefesselte Aufstiege, im Mittel demnach 2.31 täglich ausgeführt worden sind.

Die im Berichte mitgeteilte Statistik dieser Aufstiege läßt erkennen, daß die mittleren Drachenhöhen nicht unbedeutend, d. h. um 258 m gewachsen, die Ballonhöhen aber um 18 m niedriger geworden sind; die durchschnittlich erreichte Höhe, 8180 m, hat gegen das Vorjahr um 170 m zugenommen. Der geringfügige Rückgang der Ballonhöhen erklärt sich durch die in dem heißen Sommer sehr häufig eingetretene Windschwäche in größeren Höhen bei schwacher Luftbewegung in den unteren und mittleren Schichten, was der Erreichung großer Ballonhöhen abträglich war. Zum Teil mag auch die besonders im Juli und August infolge der außerordentlich häufigen Ballon- und Fesselhallonsaufstiege (im Juli 47, im August 46 Prozent aller Aufstiege) bei einem besonderen Verfahren des »Gasparsens« nicht ganz zu vermeidende Gasverschlechterung einen ungünstigen Einfluß ausgeübt haben. Wenn auch die neunjährige Reihe der mittleren Höhen aus Drachen- und Ballon- und Fesselhallonsaufstiegen, 1809, 2023, 2441, 2597, 2636, 2795, 2936, 3010 und 3180 m, eine fortgesetzte Höhenzunahme erkennen läßt, die in den letzten vier Jahren eine stetigen Kurve nahe kommt, so wird man nach Asmann doch in nicht sehr ferner Zeit mit der Erreichung der Höhengrenze für gefesselte Flugkörper rechnen müssen, die von einer festen Landstation aus emporgeschickt werden. Daß eine »bewegliche« Station, die in einem Kulturlande wohl nur eine »schwimmende«, mit motorischer Kraft willkürlich in allen Richtungen und in tauchend großem Ausmaß bewegliche sein kann, diese Höhengrenze um ein erhebliches zu erweitern vermag, lehrt das Beispiel der Drachenstation auf dem Bodensee in Friedrichshafen, deren mittlere Höhe im Jahre 1911 8760 m, also um 570 m mehr als in Lindenbergr betragen hat. Allerdings ist hierbei der Unterschied der beiden Seeböden, die für den Bodensee 396 m, für Lindenbergr 122 m beträgt, in Abzug zu bringen, so daß der tatsächliche Höhenunterschied nur 297 m beträgt. Die eigenartige, an sich für die Erzielung großer Höhen durchaus ungünstige Lage des Bodensees am Stettalhang des Sättigebirges gestattet nur selten den Gebrauch von Drachen, im Jahre 1911 z. B. nur an 18 von 335 Aufstiegstagen, wobei die mittlere Drachenhöhe 2161 m betrug; dafür erhält aber

der gefesselte Ballon eine beträchtliche Erweiterung seiner Anwendung, indem das die Winde tragende schnelle Dampfboot in der Richtung und mit der Geschwindigkeit des oberen, den Ballon fortführenden Windes mitfährt; hierdurch wird es möglich, die volle Steighöhe des Ballons auszunutzen. Die mittlere Höhe der Ballonsaufstiege erreichte deshalb 1911 8873 m. Eine fern von höheren Gehirgen arbeitende schwimmende Drachenstation mit zweckentsprechenden Einrichtungen würde ohne Zweifel auch bei Drachenaufstiegen einen erheblichen Höhengewinn gestatten, da der vornehmlichste Grund der jetzigen Höhengrenze in der überstarken und vor allen Dingen ungleichmäßigen Beanspruchung der Drachen und des Drahtes zu suchen ist: eine in weiten Grenzen frei bewegliche Drachenwinde würde aber nicht nur eine willkürliche Verstärkung des zu schwachen, sondern auch eine Abschwächung des zu starken Windes und besonders eine Beseitigung der verderblichen Wirkung von plötzlichen Windverstärkungen durch entsprechende Schiffsbewegungen ermöglichen. So dürfte es nach Asmanns Ausführungen wohl gelingen, auf einem ausreichend großen Wasser, wie z. B. auf der seit langen Jahren hierfür in Aussicht genommenen Danziger Bucht, vielleicht noch besser in der weniger sturmreichen Mecklenburger oder Kieler Bucht, mit einem bis zu 20 Knoten laufenden Diesel-Motorboot gelegentlich Drachenhöhen bis zu 8000 m und mittlere Höhen bis zu 5000 m zu erreichen. Würden nicht die Kosten unerschwänglich hoch sein, so könnte man für Landstationen die Mitwirkung eines Motorluftschiffes ins Auge fassen, das Drachen als Schleppplan nimmt und selbst 1000 bis 2000 m Höhe erreichend, die Rolle des Drachenschiffes auf dem Wasser spielt.

Die neuerdings von Fliegern erreichten beträchtlichen Höhen, die sich zur Zeit des Berichtes bis zu 5730 m Seehöhe erstreckten, legen den Gedanken nahe, die Fliegengrenze mit Registrierapparaten auszurüsten, umal diese infolge ihrer starken Eigenbewegung niemals unter mangelnder Ventilation zu leiden haben. »Würde es gelingen, einen Teil der fast täglich in den verschiedenen Gegenden Deutschlands tätigen Flieger zur Mitnahme eines Marinierten Drachensensorgraphen zu gewinnen, so dürfte ein äußerst wertvolles und reichhaltiges Beobachtungsmaterial zusammenkommen, das als eine Art von Äquivalent für die wegen der hohen Kosten noch für längere Zeit unerreichbare Vermehrung der »fölogischen« Observatorien dienen könnte. Der Berichterstatter ist zur Zeit damit beschäftigt, diesen Plan zu verwirklichen.«

Untertricht man die 92 Aufstiege des Berichtsjahres, welche eine Höhe von 4000 m erreicht oder überschritten haben (11 Prozent aller Aufstiege), einer näheren Betrachtung, so findet man zunächst, daß das in 26 Fällen mit Ballons, in 67 mit Drachen geschehen ist. Von den letzteren sind sieben abgerissen (10 Prozent), und zwar bei Windgeschwindigkeiten von mehr als 20 Sekundenmetern; bei neun Aufstiegen auf 5000 m und mehr sind zwei abgerissen (22 Prozent) und von den vier über 6000 m Höhe zwei. Hieraus ist zu entnehmen, daß die Mehrzahl der Versuche, große Höhen zu erreichen, entweder durch zu schwachen Wind verhindert oder durch zu starken Wind zum Scheitern gebracht wird. Die unterste Grenze der Windgeschwindigkeit, bei der eine Höhe von 4000 m erreicht werden konnte, betrug 10 Sekundenmeter, für 6000 m 20 Sekundenmeter. Die größten Windgeschwindigkeiten, mit denen ein Aufstieg auf mehr als 5000 m ohne Abreißen zu stande gebracht wurde, betrugen 25 bis 28 Sekundenmeter; natürlich spielt hierbei die bei 5000 m Höhe fast auf die Hälfte verminderte Luftdichte eine große Rolle. Die meisten Abreißer erfolgen deshalb schon in geringeren Höhen, in denen die Luftdichte noch keine erhebliche Abnahme erfährt und der Winddruck auf den Drachen und den Draht bei gleichen Geschwindigkeiten ein beträchtlich größerer ist. Am 21. Dezember 1911 wurde bei einem Winde von 25 bis 40 Sekundenmetern Geschwindigkeit ein Drachen von 4 m² Fläche in 1130 m Höhe in der Luft zerbrochen; bei einem Winde von 26 Sekundenmetern zerriß ein

ebenso großer Drachen in 1590 m Höhe seinen Draht, ebenso bei einem Winde von 24 Sekundenmetern in 1600 m Höhe. Ganz besonders gefährdet werden die Drachen aber durch böige, in der Geschwindigkeit stark schwankende oder schnell an Stärke zunehmende Winde, bei denen die Drahtverspannungen der Drachenleisten gelockert oder teilweise zerrissen werden; die Drachen werden dadurch instabil und führen große «Kopfsprünge» aus, bei denen sie durch den ihre Fläche nahezu senkrecht treffenden Wind einen außerordentlich verstärkten Druck erfahren, der den Draht zerreißt. In sechs Fällen rissen die Drachen, welche solche «Kopfsprünge» machten, schon bei verhältnismäßig geringen Windgeschwindigkeiten von 12 bis 10 Sekundenmetern ab. Diese Tatsachen weisen darauf hin, daß eine Methode, welche geeignet ist, starke Intensitätsschwankungen des Windes durch entsprechende Bewegungen des Haltepunktes, der Drachenwinde, abzuschwächen, erheblich weniger «Kopfsprünge» der Drachen und deren Abreißen zu stande kommen lassen wird; eine schwimmende Drachenstation würde demnach auch in dieser Beziehung große Vorteile gewähren, wenn sie, mit einer Eigengeschwindigkeit bis zu 10 Sekundenmetern (etwa 20 Knoten) ausgerüstet, den Wind um diesen Betrag abschwächen oder verstärken könnte. »Das Projekt einer derartigen Einrichtung darf deshalb nicht eher von der Tagesordnung verschwinden, bis es zur Ausführung gelangt sein wird.«

Übrigens scheint auch eine Durchnässung des Drachenstoffes infolge der hiermit verbundenen starken Zusammenziehung desselben einen deformierenden Einfluß auf den Drachen auszuüben, der zur Entstehung von Kopfsprüngen führt.

Daß ein gut gebauter Drachen und intakter Draht Windgeschwindigkeiten von 20 m und mehr wohl auszuhalten vermag, ohne beschädigt zu werden oder abzureißen, beweist die Tatsache, daß das bei 16 Aufstiegen von 4000 m und mehr Höhe der Fall gewesen ist; bei dem höchsten Aufstieg des Berichtsjahrs am 3. November auf 6160 m Höhe vermochte selbst der gewaltige Winddruck, den die fünf in der Luft befindlichen Drachen von 25 m² Fläche bei einer Windgeschwindigkeit von 20 bis 26 Sekundenmetern auszuhalten hatten, nicht, den Draht zu zerreissen.

Die Zahl der im Berichtsjahre erfolgten »Abreißer« ist erfreulicherweise ganz erheblich zurückgegangen, indem sie, wie die Tabelle zeigt, nur 81 Prozent aller Aufstiege und 5/2 Prozent der Drachenaufstiege allein betragen hat.

Bei den Fesselballonaufstiegen findet man sehr häufig die Notiz, daß die Temperaturanzeichnungen als »unsicher« auszuweisen seien, teils wegen ungenügender Ventilation, teils wegen Trägheit des Thermometers. »Wenn auch in manchen Fällen eine allen vorsichtige Kritik des die Aufstiegsresultate revidierenden Beamten nicht ganz in Abrede zu stellen sein dürfte, so läßt sich doch nicht verkennen, daß die mit Fesselballons gewonnenen Temperaturbeobachtungen nicht die gleiche Zuverlässigkeit besitzen wie die der Drachenaufstiege. Der Grund für diese höchst unerfreuliche Tatsache muß zweifelhaft zunächst in der erheblich geringen Ventilation des Thermometers gesucht werden. Man muß sich zur Beurteilung der Verhältnisse die Vorgänge bei einem Ballonaufstiege vergegenwärtigen.«

Bei windstiller oder windschwachem Wetter läßt man einen Ballon mit tunlichst großer Geschwindigkeit aufsteigen, die aber selten mehr als 4 Sekundenmeter beträgt; diese müßte auf Grund der sonstigen Erfahrungen wohl annehmen, um ein gegen Bestrahlung geschütztes Thermometer soweit zu ventilieren, daß ein Strahlungsfehler ausgeschlossen ist; bei den Aspirationsthermometern hat sich stets eine solche von 2 Sekundenmetern als ausreichend erwiesen. Bei heiterem Himmel und hoher Temperatur treten häufig plötzliche Verzögerungen im Aufsteigen des Ballons ein, die sich durch ein Schlaffwerden, zuweilen sogar direktes starkes »Durchhängen« des Drahtes verraten und die offenbar nach der niedersinkenden Luftbewegungen, vielleicht in Verbindung mit

»Luftwogen« erklärt werden können; diese vermindern selbstverständlich die Ventilation des Thermometers, indem sie den Ballon mit sich führen. Bei einem nassendehbaren und deshalb mit offenem Füllansatz steigenden Ballon erlaubt ohnehin die Tragkraft durch die Abnahme der Luftdichte und mehr noch durch die Zunahme des Drahtgewichtes, weshalb man tunlichst bald einen zweiten und dann noch einen dritten oder vierten Ballon am Draht befestigt. Hiermit ist aber eine weitere Schwächung der Ventilation verbunden, indem der Ballon während der Zeit des Anbringens des Hilfsballons seine Höhe nicht ändert: eine Strahlungsbeeinflussung des Thermometers ist dabei unvermeidlich, zumal der Ballon während des Anhaltens mit dem Wind abtreibt und dabei auch noch die natürliche Ventilation durch den Wind verliert. Bei einem Drachenaufstiege tritt das Entgegengesetzte ein, indem bei dem Anhalten der Winde, das mit dem Anbringen eines Hilfsdrachens verbunden ist, der bis dahin durch das »Auslassen« des Drahtes geschwächte »relative« Wind eine Verstärkung erfährt und den Drachen zum »Ansegeln« veranlaßt, demnach die Ventilation des Thermometers verstärkt. Da die relative Windschwächung bei dem »Anlassen« nicht unter die Grenze von 5 bis 6 Sekundenmetern herabgehen darf, um den Drachen vor dem Herabfallen zu bewahren, bleibt diese Pause ohne allen Einfluß auf das Thermometer.

Die Verwendung mehrerer Ballons ist demnach an sich ein methodischer Fehler, der ohne Zweifel zu Strahlungsfehlern des Thermogramms Veranlassung gibt. Man würde deshalb besser tun, einen einzigen, entsprechend größeren Ballon zu verwenden, wie es in Friedrichshafen grundsätzlich geschieht; für eine feste Landstation entspringt aber hieraus eine erhöhte Gefahr des Drahtbruchs bei dem Einholen, wenn, wie das gerade bei heißem Sommerwetter nicht selten ist, böige Windverstärkungen oder Windschichten auftreten, deren Wirkung auf einen größeren Ballon natürlich viel intensiver ist als auf mehrere kleinere, die sich in 1000–2000 m voneinander entfernten Höhen befinden. Eine bewegliche Station, wie die auf dem Bodensee, kompensiert die Windwirkung auf den Ballon dadurch, daß sie diesem mit gleicher Geschwindigkeit folgt; zwar verliert man bei diesem Verfahren die Ventilation durch den natürlichen Wind, aber man kann die Aufstiegs geschwindigkeit des Ballons ohne alle Unterbrechungen voll ausnützen und erst in der Maximalhöhe wird ein dann allerdings um so größerer Strahlungsfehler eintreten, den man nur durch sofortiges Einholen des Ballons vermeiden kann.

»Wird nun auf einer festen Station mit dem Einholen des Ballons begonnen, so wird er, wenn nicht volle Windstille herrscht, sowohl durch den natürlichen als auch den hinzutretenden künstlichen Wind herabgedrückt, wobei die Ventilation des Thermometers zwar verstärkt wird, aber in der entgegengesetzten Richtung vor sich geht als bei dem Aufsteigen. Hieraus folgt die Notwendigkeit, das Strahlungsschutzrohr des Thermometers nach oben wie nach unten hin offen zu lassen, um der Luft ungehinderten Durchtritt zu gestatten. Die Verzögerung, die während des Einholens durch das Abnehmen des Hilfsballons entsteht, muß einen ähnlichen, aber geringeren Strahlungsfehler zur Folge haben, da der Ballon, der den aus seinem Auftriebe und dem Winde resultierenden Winkel angenommen hat, nicht weiter abtreiben kann, sondern bei schwachem Winde wieder zu steigen beginnt, wobei eine, wenn auch schwache Ventilation entsteht.«

In ähnlicher Weise wirkt nun außerdem noch die Trägheit, besser gesagt, die geringe Empfindlichkeit des Thermometers, deren Wirkung durch ungenügende Lufterneuerung beträchtlich gesteigert wird; so wird es stets um einen gewissen, schwer zu ermittelnden Betrag hinter der wirklichen Lufttemperatur »nachhinken«, d. h. bei dem Aufsteigen im allgemeinen überall etwas zu hohe Werte anzeichnen. Durch das Zusammenwirken beider Faktoren, die ungenügende Ventilation und die Trägheit des Thermometers entstehen nun ziemlich unübersichtliche Verhältnisse: eine Pause im Aufstieg, wie sie bei der Anbringung eines Hilfsballons unvermeidlich ist, würde

für die »Einstellung« des im allgemeinen zu hohe Werte angegebenden Thermometers von Vorteil sein, wenn nicht der gleichzeitig eintretende Strahlungseinfluß eine völlig unkontrollierbare Erhöhung seiner Angaben verursachen würde, da jedes Maß dafür fehlt, welches das Endergebnis der beiden entgegengesetzt wirkenden Vorgänge ist; bei längeren Pausen, die hinreichen würden, um das nachhinkende Thermometer einzustellen, kann der Strahlungseffekt nur in einer Erhöhung seines Standes bestehen.

Bei Erreichung der Maximalhöhe muß das Thermometer infolge seiner Trägheit eine zu hohe Temperatur angeben, die nimmend zu hoch ist, als die abnehmende Aufstiegeschwindigkeit des Ballons den Strahlungseinfluß wirksam werden läßt.

Beginnt nun das Einholen des Ballons und mit ihm eine gegen den selten ganz fehlenden Wind gerichtete Abwärtsbewegung, so summieren sich die natürliche und die künstlich erzeugte relative Luftbewegung zu einer stärkeren Ventilation, die den Strahlungsfehler bald beseitigt und auch die Trägheit des Thermometers einigermaßen vermindert. Man wird deshalb ein schnelles Sinken desselben feststellen und die so registrierten Abstiegs-temperaturen niedriger finden als in den gleichen Höhen des Aufstieges. Man darf aber nicht vergessen, daß die nicht völlig beseitigte Trägheit des Thermometers bei dem Abstiege zu niedrige Temperaturen zur Folge hat, die einer größeren Höhe entsprechen, als der Barograph sie registriert. Ferner wird jede Pause im Einholen zum Zwecke des Abnehmens der Hilfsballons einen kleinen Strahlungsfehler erzeugen, während sie für die »Einstellung« des Thermometers günstig wirkt. Eine gewisse Unsicherheit bleibt also auch hier noch bestehen, die aber doch erheblich kleiner ist als die des Aufstieges; in den meisten Fällen wurden deshalb in der Beobachtungstabelle die »Abstiegs«-Werte, zuweilen auch die Mittelwerte aus Auf- und Abstieg veröffentlicht.

Aus allem Detail ersieht man, wie unendlich stabil und gewissenhaft das Lindenbergers Observatorium zu Werke geht.

Es könnte noch vieles fachlich Wertvolle herausgegriffen werden, wenn der Raum es gestattete. Hier sei jetzt nur noch erwähnt, daß der Anhang des »Berichtes« auch hener wieder interessante Abhandlungen enthält, und zwar von Dr. Otto Tetens, Josef Reger, Hermann Bongards, Wilhelm Peppeler und Hermann Jahn.

Der Bericht übertrifft an Reichhaltigkeit noch seine Vorgänger; die Leistungsfähigkeit der Lindenbergers Anstalt ist wirklich erstaunlich.

BRIEFKASTEN.

P. K. in D. — Die Strecke St. Petersburg—Moskau und zurück beträgt 1300 km. Jener Aviatiker, der den Lazarew-Preis (100.000 Rubel) gewinnen will, hätte diese Strecke an einem Tage zu bewältigen. Er müßte also den von Fourny geschaffenen Weltrekord übertreffen (1017 km).

BEZUGSPREISE

der

„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“:

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn	14 Kronen
für Deutschland	12 Mark
für das übrige Ausland	16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« bitten wir unter Beischluß des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postsparkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 3, zu richten.

The National Aeronautic
Magazine of America

„FLY“

ISSUED MONTHLY.

**Balloons Airships
Flying Machines.**

From thirty to fifty beautiful illustrations each number
A popular magazine read by everybody interested in
Aeronautics. Send Postoffice order for \$ 1.50 for a
year subscription to the

AERO PUBLISHING COMPANY

BETZ BUILDING, PHILADELPHIA, PA.

Sample copies 10 cts. each.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Couannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences,
de l'Industrie et des Sports Aéronautiques.

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.



LA REVUE DE L'AVIATION

PUBLICATION MENSUELLE ILLUSTRÉE

4^e ANNÉE.Paraissant le 1^{er} de chaque mois.4^e ANNÉELe Numéro 75 centimes. **ABONNEMENTS:** FRANCE, un An 6 francs; ETRANGER, un An 8 francs.**DIRECTION-RÉDACTION: 8, Rue de la Grange-Batelière, PARIS.**

TÉLÉPHONE: 318-42.

Austameric Ballonhüllen und Aeroplanstoffe.

Größte Gasdichte, größte Zerreißfestigkeit, geringstes Gewicht.

Das denkbar Beste in Qualität und Ausführung!

Oesterreichisch-Amerikanische Gummifabrik-Actiengesellschaft, Wien XIII/a.

Niederösterreichische Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

- | | |
|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I. Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt: | Versicherungen in ganz Zickzacklinien auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todes-fall-, Erlebens-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung); vorteilhafteste Alters-Invaldität-versicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse; |
| II. Brandschaden-Versicherungsanstalt: | Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten; |
| III. Hagel-Versicherungsanstalt: | verseichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen; |
| IV. Vieh-Versicherungsanstalt: | verseichert gegen Verluste, welche Viehhesitzer an ihrem in Niederösterreich eingestellten Rind-, beziehungsweise Pferdebestande erleiden sollten; |
| V. Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt: | Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschaden-Versicherungen. |

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE“ geboten.

Sitz der Anstalten: WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, beliehen ihre Adresse bekanntzugeben.

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportilberer Wien“.

Nummer 4.

Wien, 15. Februar 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Pariser Brief. — Die politischen Maßnahmen. — Der Flug über den Simplon. — Von Pen nach Madrid. — Internationale Föderation. — Der Freie des deutschen Kaisers. — Deutsche Wasserfregatten. — Die Luftschiffaktionen. — Todesopfer. — Österreichischer Luftschiffer-Verband. — K. k. Österreichischer Aëro-Klub. — Notizen. — Patentverstoß. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

PARISER BRIEF.

Paris, im Januar 1913.

Der kühne Erforscher des Südpols, Roald Amundsen, hat kürzlich unserer Stadt einen Besuch gemacht. Er wurde vom Präsidenten der Republik überaus schmeichelhaft empfangen und auch der Stadtrat von Paris tat sein möglichstes, den berühmten Gast zu ehren. Diesen offiziellen Veranstaltungen ging ein Besuch beim Prinzen Roland Bonaparte voran, aus dem sich weittragende Möglichkeiten für die Verwendung der Luftschifffahrt bei zukünftigen Polarexpeditionen ergeben dürften, da der Prinz als Präsident der wissenschaftlichen Kommission des französischen Aëro-Klubs und als Mitglied der Akademie der Wissenschaften es sicherlich nicht unterlassen hat, sich mit Herrn Amundsen eingehend über dieses Thema zu unterhalten.

Eine der wichtigsten Fragen auf diesem Gebiete ist das Studium der Sonnenstrahlung. Die kürzlich in Amerika und im Observatorium von Marseille angestellten diesbezüglichen Versuche haben zu Betrachtungen angeregt, die gerade jetzt aktuelles Interesse besitzen. Durch die Eroberung des Nord- und des Südpols wird die Aufmerksamkeit der Gelehrten auf die Möglichkeit gelenkt, auch in diesen bisher unbekannten Regionen den Versuch zu machen, den Geheimnissen der Himmelskörper, ihrem Einfluß aufeinander neue Seiten abzugewinnen und damit die Studien über Wärme-, Elektrizitäts- und sonstigen Erscheinungen zu vervollständigen.

Die Sonne wird in ihrer Einwirkung auf die Erde durch den Mond unterstützt. Seine Mitwirkung

ist in äquatorialen Gegenden, wo die Kraft der Sonne besonders groß ist, eine relativ geringe, in den Polargegenden, wo die Sonne monatlang unter dem Horizont bleibt, liegen dagegen die Verhältnisse ganz anders. Wenn nun die Beobachter Gelegenheit hätten, ihre Forschungen abwechselnd in diesen und jenen Gegenden anstellen zu können, so müßten sie zu überaus wertvollen Ergebnissen gelangen.

In den schwer zugänglichen Polarregionen können ständige Beobachtungsstationen nur in beträchtlicher Entfernung vom Pol errichtet werden. Man kann aber an geeigneten Punkten Zentralstationen schaffen, von denen aus man, wenn auch nicht mit bemannten, so doch mit Registrierballons versuchen könnte, den Einfluß des Mondes und die Verteilung der Wärme in diesen Regionen zu studieren, die der Grenze der atmosphärischen Luft viel näher liegen, als es im äquatorialen Luft-ozean der Fall ist, wo durch die Zentrifugalkraft die Luft angehoben wird. Derartige wissenschaftliche Forschungen würden sich umso mehr empfehlen, als dank den Versuchen des Fürsten von Monaco die Verwendbarkeit der Registrierballons eine außerordentliche Vervollkommenung erfahren hat. Hat man doch schon Höhen erreicht, die die vom Direktor Assmann und seinen Mitarbeitern vor einigen Jahren erzielten und damals als äußerste erreichbare Grenze des Forschungsgebietes betrachteten um nicht weniger als 25 000 m überstiegen. In den Polarregionen, wo die Dichte der Luft in einem viel rascheren Maße abnimmt, müßten diese Versuche besonders interessante Resultate ergeben. Allerdings muß auch in Betracht gezogen werden, daß gerade in den Polargegenden die durch die Erdwärme und Unregelmäßigkeit der Erdrinde verursachten Störungen im Luftraum nur sehr gering sind.

Da, wie schon erwähnt, durch den Besuch des Polarforschers Amundsen die Erforschung der meteorologischen Verhältnisse in den Polargegenden mit Hilfe der Luftschifffahrt neu angeregt werden

dürfte, ist es gewiß angebracht, darauf aufmerksam zu machen, daß derartige Expeditionen einer besonders sorgfältigen Vorbereitung bedürfen. Der unglückliche André und seine Gefährten haben den überleiteten Versuch, im Kugelballon zum Nordpol vorzudringen, mit dem Leben bezahlt. Obzwar André bei seinen vorangegangenen skandinavischen Fahrten wertvolle Erfahrungen, wie beispielsweise die gleichzeitige Verwendung eines Segels und des Schleppseiles, gemacht hatte, unterließ er es doch, diese bei seiner verhängnisvollen Polarexpedition zu verwerten.

Tatsächlich haben zweckentsprechend verwendete Fesselballons es Forschern gestattet, ihre geographischen Entdeckungen weit mehr auszuweiten, als ihnen dies von ihrem Schiffe aus möglich gewesen wäre. Die Akademie der Wissenschaften hat in einer im Dezember abgehaltenen Sitzung die geographischen Aufzeichnungen des Schiffsleutnants Bongrain in Empfang genommen, aus denen hervorgeht, welche hervorragenden Entdeckungen die französischen Forscher, besonders Charcot, mit Hilfe von Ballons gemacht haben.

Die Luftschifffahrt ist noch in allen ihren Zweigen sehr entwicklungsfähig. Jeder einzelne von ihnen muß vorsichtig und den gegebenen Verhältnissen entsprechend verwertet werden. Man wird beispielsweise einem Aëronauten, selbst wenn er über einen mit allen technischen Errungenschaften ausgerüsteten Lenkballon verfügt, nicht raten können, sich blindlings in die Polarregionen zu wagen und einer Kälte zu trotzen, die ein menschliches Wesen verträgt. Ebenso unvernünftig wäre es aber, die Möglichkeiten zur Erforschung des Himmelsraumes kurz von der Hand zu weisen.

Näherliegend als die Durchquerung der Polarregionen mit Flugzeugen, wofür um so üppigere Pläne entworfen werden, je weniger die betreffenden Projektanten mit der aviatischen Praxis zu tun gehabt haben, erscheinen gegenwärtig die Forschungen südlicher Kolonialgegenden. Deutschland schreitet diesbezüglich manches vorzubereiten, und aus den französischen Kolonien in Afrika meldet man immer neue hübsche Flüge. So fuhr zum Beispiel am 26. Dezember 1912 der Quartiermeister Feiertstein mit dem Beobachter Leutnant Van den Vaero auf Befehl von Casablanca nach Mogador, und zwar die Küste entlang. Die Reise dauerte drei Stunden, wobei 350 km zurückgelegt wurden.

Eine Neuerung ist aus den Fliegereinrichtungen in der Armee zu melden. General Hirschauer hat nämlich neue Vorschriften für die Erlangung des militärischen Pilotendiploms erlassen. Die Prüfungen sind teils praktisch, teils theoretisch. Folgende praktische Leistungen werden verlangt: Vor allem ein Flug über eine Dreiecksbahn von mindestens 200 km Länge. Der Flug muß mit demselben Apparat in längstens 48 Stunden vollendet sein und zwei im vornherein bestimmte Zwischenlandungen einschließen. Der kürzeste Flug längs einer der

Dreieckseiten darf nicht unter 20 km betragen. Weiters wird ein Flug von mindestens 150 km in gerader Linie ohne Zwischenlandung auf einem im voraus festgesetzten Itinerar verlangt. Sodann am gleichen Tage und mit demselben Apparat ein Flug von wenigstens 150 km in geradliniger Bahn mit beliebigen Zwischenlandungen. Der Prüfling muß dabei einen mindestens 45 Minuten langen Flug absolvieren, und zwar in einer sich möglichst gleichbleibenden minimalen Höhe von 800 m. Falls die Witterungsumstände während der drei Prüfungen einen Flug in dieser Höhe nicht erlauben, so kann die Prüfung im Höhenflug später auf einem Aëro-drom nachgetragen werden. Die Mitnahme eines Fluggastes ist bei keinem der Prüfungsflüge gestattet. Die theoretische Prüfung verlangt Ortsbestimmungen, Kenntnis der maschinellen Teile des Aëroplans etc. Wer schon das Diplom des Aëro-Club de France oder ein höheres Militärdiplom besitzt, oder solche offiziell beglaubigte Leistungen aufzuweisen hat, die alle Punkte der obigen Bestimmungen übertreffen, ist von der Prüfung befreit.

Das Projekt eines Lenkballons mit Metallhülle hat im vergangenen Jahre die Fachwelt stark beschäftigt. Die bezüglichen Versuche mußten indessen bis auf weiteres eingestellt werden, da sich die Dichte der in der Hülle eingeschlossenen Ballonnets als zu gering erwiesen hat.

* * *

Das Resultat der Präsidentenwahl dürfte auch in Luftschiffkreisen mit großer Befriedigung aufgenommen worden sein. Mr. Raymond Poincaré hatte schon wiederholt sein lebhaftes Interesse für die Eroberung der Luft bekundet und eine der ersten Handlungen des neuen Ministers des Innern, M. Steeg, war es, zweckentsprechende Sicherheitsmaßnahmen anzuordnen, um bei Schaufügen Unfällen vorzubeugen. Diese bestehen der Hauptsache nach darin, daß der Zuschauerraum von dem Platze, auf dem die Luftschiffer aufsteigen und landen, durch eine genügend breite neutrale Zone getrennt wird, die nur von den mit der Aufrechterhaltung der Ordnung betrauten Organen betreten werden darf.

Die Akademie der Wissenschaften hat zwei ihrer Mitglieder, Caillaud und Teisserenc de Bort, in deren Lebenslauf die Luftschifffahrt eine hervorragende Rolle spielte, durch den Tod verloren. Beide gehörten dem engeren Komitee für Registrierballons an, das der Wissenschaft überaus wertvolle Dienste geleistet hat, indem es die Erfindung der Herren Hermite und Besançon in zweckentsprechender Weise verwertete. Merkwürdigerweise fanden die Trauerfeierlichkeiten für beide Akademiker genau zur gleichen Stunde statt und es ereignete sich der seit dem 250jährigen Bestande der Akademie einzig dastehende Fall, daß sowohl ihre Mitglieder wie auch jene des Aëro-Club de France, dem die Verstorbenen gleichfalls angehörten, sich in zwei gleich starke Gruppen

teilen mußten, um ihrem Kollegen die letzten Ehren zu erweisen.

Cailliet war bekanntlich Präsident des Aéro-Club de France. Ihm dankt die Wissenschaft eine hochwichtige Errungenschaft, die Flüssigmachung des Wasserstoffgases. Ich brauche über seine glänzende Gelehrtenlaufbahn nichts weiter zu sagen, denn die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« hat ja über ihn einen ausführlichen Nekrolog gebracht.

Léon Teisserenc de Bort wurde 1855 in Paris geboren und begann seine meteorologischen Arbeiten, denen er sein ganzes Leben widmete, im Jahre 1878 im meteorologischen Zentralbureau. Seine erste wissenschaftliche Arbeit waren Untersuchungen über die Verteilung der Temperatur- und Luftdruckdurchschnitte auf der Erdoberfläche. Die Ergebnisse seiner Forschungen wurden durch alle späteren Studien bestätigt. Im Jahre 1886 begann Teisserenc de Bort im Jahrbuch der meteorologischen Institution eine Reihe von Aufsätzen zu veröffentlichen. Er wurde mit der Leitung der Station betraut und unter ihm brach sich eine für die Meteorologie wichtige Neuerung Bahn. Die bisherigen Untersuchungen hatten sich bloß auf die unmittelbare Nachbarschaft der Erdoberfläche erstreckt; um aber die Gesetze der atmosphärischen Erscheinungen in ihrer Gesamtheit studieren zu können, erkannte er die Notwendigkeit, auch die höheren Regionen zu erforschen. Schon im Jahre 1884 hatte Teisserenc de Bort darauf verwiesen, daß die allgemeine Bewölkung auf der Erdoberfläche in ständiger Beziehung mit der Luftströmung sei. Als im Jahre 1899 die permanente meteorologische Kommission ihren Kongreß in Upsala abhielt und angeregt wurde, die Bewegung und Höhe der Wolken zu studieren, da wurde der Verstorbene damit betraut, die bezüglichen Forschungen für Frankreich einzuleiten und durchzuführen.

Als durch die Idee, Registrierballons und Drachen für die Erforschung der Atmosphäre zu verwenden, auch das Studium ihrer höheren Regionen ermöglicht wurde, da war es Teisserenc de Bort, der sich mit Feuereifer diesem neuen wissenschaftlichen Hilfsmittel zuwandte und ihm nicht nur seine ganze Kraft, sondern auch sein Vermögen opferte. Er hat ganz aus eigenen Mitteln das Observatorium von Trappes erbaut, das für die späteren Institute dieser Art mustergültig wurde. Er stellte die ersten Gesetze über die Änderungen in der Temperatur mit zunehmender Höhe sowie den Zusammenhang der Geschwindigkeit und Richtung der höheren Luftströmungen mit der atmosphärischen Lage auf. Er hat als Erster die Tatsache verkündet, daß die Temperatur der Luft mit der Entfernung von der Erde abnimmt, dann aber von einer gewissen, nicht immer gleichen Zone an wieder rasch steigt.

Seine von Bord des Kreuzers »Otaria« gemeinschaftlich mit Rotch unternommenen Forschungen in den Äquatorialgebieten haben es ermöglicht, die Höhe, Geschwindigkeit und Aus-

dehnung der Gegenpassatwinde zu messen und zu konstatieren, daß oberhalb des Äquators in Höhe von 15 bis 20 km viel niedrigere Temperaturen zu finden sind als in unseren Gegenden selbst im Winter.

Es würde zu weit führen, alles zu erwähnen, was dieser rastlose Geist geschaffen hat. Im Jahre 1898 veröffentlichte Teisserenc de Bort gemeinsam mit Hildebrandsson ein Werk über die Grundzüge der dynamischen Meteorologie, das gewissermaßen als das Ergebnis seiner Lebensarbeit zu betrachten ist. Sein Andenken wird noch lange fortleben bei allen jenen, denen er die Pfade zur Erforschung des Luftmeeres gewiesen hat.

Die englische Regierung hat zu Montrose in Schottland eine neue Fliegerstation gegründet, der acht in der staatlichen Werkstätte hergestellte Zweidecker zugewiesen wurden. Diese werden, mit Pilot und Beobachter bemannt, die 885 km lange Luftreise von Aldershot nach ihrem neuen Bestimmungsort gemeinsam machen. Außerdem werden auch Versuche mit Eindeckern eines ganz ähnlichen Systems vorgenommen, um die Vor- und Nachteile jeder einzelnen Type zu erkennen. Alle diese Flugmaschinen werden mit Apparaten für drahtlose Telegraphie ausgerüstet. Man wird vielleicht zum ersten Male Gelegenheit haben, die Ergebnisse der Beobachter dieser größeren Flottille sofort in einem Observatorium zu sammeln und zu sehen, wie genau eine Beobachtung durch die andere kontrolliert werden kann.

Wilfrid de Fonvielle.

Die polizeilichen Massnahmen.

Zu dem bereits mitgeteilten ministeriellen Erlaß, welcher polizeiliche Maßnahmen gegen die Gefährdung der persönlichen Sicherheit durch Luftfahrzeuge betrifft und auch »Verbotzonen« vorsieht, veröffentlicht die »Wiener Zeitung« vom 4. Februar noch die folgenden amtlichen Erläuterungen:

»Die Befugnis, jedes Luftfahrzeug anzuhalten, folgt aus der allgemeinen Pflicht der Staatsverwaltung, die Interessen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit wahrzunehmen und jeder möglichen Gefährdung dieser Interessen vorzubeugen. Zu diesem Zwecke sind die Organe der öffentlichen Gewalt zur Anhaltung befugt. Bei dem Charakter der Luftschiffahrt macht diese Anhaltung allerdings besondere Maßnahmen notwendig. Gegen mutwillige Anhaltung von Luftfahrzeugen durch unbefugte Personen in einer den Anschein behördlicher Verfügungen wachrufenden Weise sind ebenso wie gegen jede Beilegung eines amtlichen Charakters zureichende Sanktionen im allgemeinen Strafgesetze geboten.

Die vorgeschriebene Meldung, betreffend die Laufung von Luftfahrzeugen, kann an jede laudesherrliche, politische oder polizeiliche Behörde, an jede Militärbehörde und an jeden Gendarmeposten erstattet werden.

Auf Grund jeder Meldung ist die Identität der Insassen des Luftfahrzeuges festzustellen und sorgfältigst zu untersuchen, ob nicht der Tatbestand einer gerichtlich strafbaren Handlung — Ausspähung — vorliegt. Zu diesem Zwecke sind die im Luftfahrzeuge enthaltenen Effekten, Apparate, Aufzeichnungen einer Kontrolle zu unterziehen,

Bei jedem Verdacht ist mit der Anhaltung der Person und den sonst zulässigen Sicherungsmaßnahmen vorzugehen. Bis zur Klarstellung des Sachverhaltes ist die Überwachung der betreffenden Personen sowie der im Luftfahrzeug gefundenen Gegenstände anstrengend zu betreiben. Von jedem Verdachtsmoment ist das zuständige Gericht, die Staatsanwaltschaft und das Militärterritorialkommando in Kenntnis zu setzen. Mit besonderer Vorsicht ist in allen jenen Fällen vorzugehen, wo die Meldung von der erfolgten Landung entgegen der Vorschrift unterlassen wurde und somit schon die Einleitung der Strafsanktion eine Grundlage in den weiteren Erhebungen und Klarstellungen bietet. Demnach hat jede Landung, sei es auf Grund der erstatteten Meldung, sei es im Wege des strafweisen Vorgehens wegen Unterlassung der Meldung, den Gegenstand der bezeichneten Amtshandlung zu bilden.

Gleichzeitig mit der Einleitung dieser Amtshandlung ist jede Landung eines Luftfahrzeuges von den politischen und polizeilichen Behörden dem zuständigen Militärterritorialkommando telegraphisch oder telephonisch anzuzeigen.

Ein besonderer, erhöhte behördliche Aufmerksamkeit erfordernder Charakter kommt den Meldungen in dem Falle zu, daß ein gelandetes Luftfahrzeug innerhalb einer Verbotszone war oder in einer Verbotszone gelandet ist. Die Strafgewalt der politischen und polizeilichen Behörden, durch die auf die Erfüllung der Meldepflicht hingewirkt werden kann, ist jedenfalls mit besonderer Strenge zu handhaben, wenn die letzterwähnte Vorschrift nicht eingehalten wird.

DER FLUG ÜBER DEN SIMPLON.

BRIEG—DOMODOSSOLA IN 26 MINUTEN.

In dem Augenblicke, wo es niemand mehr erwartete, ist es Bielovucic glücklich, sein kühnes Vorhaben auszuführen. Bielovucic hat das waghalsige Unternehmen, das seinen Vorgänger Chavez das Leben kostete, wiederholt, und zwar mit dem besten Erfolg. Er hat am 25. Januar, von Brieg aufsteigend, den Simplon überflogen und ist wohlbehalten nach Domodossola gelangt.

Schon zu Anfang Januar befand sich Bielovucic in Brieg und wartete auf einen günstigen Zeitpunkt. Und mit ihm warteten viele Neugierige und viele Bericht-erstatler. Am 14. Januar machte Bielovucic den ersten Versuch, doch dieser mißglückte; widrige Winde, die der Aviatiker erst in der Atmosphäre selbst bemerkte, ließen es unmöglich erscheinen, sofort umzukehren.

Nach dem ersten Versuch entstand zunächst eine erzwungene Ruhepause infolge einer notwendig gewordenen Reparatur. Und als dann der Apparat anflugsbereit war, wollte sich kein günstiges Wetter einstellen. Tag auf Tag verrann — das Warten ging an, allen Beteiligten zu demm an werden. Am 24. Januar flatterten bereits Meldungen in alle Welt hinaus, Bielovucic habe sein Projekt endgültig aufgegeben und sei von Brieg abgereist.

Just am 24. Januar aber begann sich in der Atmosphäre eine Wandlung zu vollziehen, die für den kommenden Tag einige Hoffnung aufkeimen ließ. Richtig stellte sich am 25. Januar das prächtigste Wetter ein. Die Nachricht, daß Bielovucic abgereist wäre, war falsch. Der Flieger befand sich noch in Brieg. Und als er, um 6 Uhr morgens aufstehend, das herrliche, stille Wetter, die nebelfreien Berge gewahrte, entschloß er sich natürlich sofort zum Aufstieg. Er wollte ja die günstige Ge-

legenheit so rasch wie möglich ausnützen: wer weiß, mußte er sich denken, wie lang die Herrlichkeit anhält.

Er setzte sich mit zwei Freunden in ein Automobil, das ihn nach der Abfahrtsstelle Briegerberg brachte. Hell glänzte die Sonne auf den frisch beschneiten Flächen und stellte eine prächtige Fahrt in Aussicht. Der Aéroplan war schon bereitgemacht, der Startplatz von dem 80 cm hohen Schnee gesäubert worden.

Bielovucic hatte sich selbstverständlich gehörig gegen die zu erwartende Kälte vorgesorgt. Über sein warmes, papiergefüttertes Gewand zog er vor dem Besteigen des Aéroplans noch drei dicke wollene Leibchen an, bedeckte den Kopf mit einer ungeheuren Wollmütze und diesen mit dem Lederhelm. Die Motorprobe lief gut an; man konnte danach bei 1300 Tonnen auf 180 km pro Stunde rechnen.

Vor dem Abflug studierte Bielovucic noch rasch die vor seinem Sitz angebrachte Landkarte, um sich die Linien nochmals gründlich einzuprägen. Dann gab er um 12 Uhr 3 Minuten mittags das Zeichen zum Start. Unter lauten Beifallsrufen der Umstehenden schwang er sich in die Lüfte empor.

Der Aufstieg ging sehr rasch von statten. In großen Spiralen hob sich der Flugapparat anscheinend mit größter Leichtigkeit höher und höher empor und verschwand gar bald über dem Simplon.

Der Paß wurde in einer relativen Höhe von etwa 500 m überquert. Die größte absolute Höhe, die Bielovucic auf seinem Flug erreichte, wird mit 8200 m angegeben.

Um 12 Uhr 24 Minuten gewährte man den Flieger bereits von Domodossola aus, wo man ihn erwartete. Und fünf Minuten später kam Bielovucic ungefragt an jener Stelle, wo im Jahre 1910 Chavez tödlich verunglückt war, wohlbehalten zur Erde. Der Aviatiker Bellot und einige andere Freunde des Fliegers brachten ihn rasch in ein bereitgehaltenes Automobil und fuhren mit ihm zur Villa des Unterstaatssekretärs Falcioni, wo Bielovucic ein herzlichster Empfang zu teil wurde. Die nachteilige Menge brachte dem Aviatiker vor dem Hause unaussprechlich Ovationen dar, und wiederholt erschien Bielovucic auf einem Balkon, um zu danken.

Der Flieger war von seiner Fahrt, so kurze Zeit diese auch dauerte, sehr erschöpft. Seine erste Äußerung war: »Je suis fou! Er erholte sich aber rasch und war bald guter Dinge.

Der Flug wurde auf einem Henriot-Eindecker angeführt. Es heißt, daß er in Konkurrenz gegen die Firma Blériot unternommen worden sei. Bielovucic soll für seinen Flug 50.000 Francs erhalten.

Einem französischen Blatte sandte Bielovucic folgende Schilderung seines Fluges:

»Am Morgen des 25. Januar lag viel Neuschnee. 500 m³ Schnee wurden von meinem Startplatz entfernt. Ich erhob mich glatt; in sieben Minuten war ich auf 2200 m Höhe. Da wandte ich mich zum Sallental, doch bemerkte ich plötzlich Unregelmäßigkeiten im Gang des Motors und wandte meinen Aéroplan zurück.

Ich regulierte den Motor im Flug, so daß ich nicht zu landen brachte. Und nun flog ich auf den Simplonpaß zu. In 2000 m Höhe überflog ich Gabi, in 8200 m Monsceza. Das Gondolal ließ ich links liegen. Ich hatte einen überwältigenden Ausblick! Nur der Monte Leone schien höher als ich — sonst überragte ich alles im Umkreis.

26 Minuten nach meiner Abfahrt landete ich auf dem Chavesfeld in Domodossola.

Der erste Teil meiner Reise bis zum Simplon war schwierig, ebenso der letzte, der Gleitflug mit der Landung, dagegen fiel mir der mittlere Teil der Reise leicht, der zugleich der schönste war.

VON PAU NACH MADRID.

Einen prächtigen Flug über die Pyrenäen, von Pau nach Madrid, führte am 24. Januar der junge schweizerische Aviatiker Oskar Bider aus. Die Schwierigkeit dieses Fluges ist auch von den Erfahrungen des Wettfluges Paris—Madrid vom Mai 1911 her wohl bekannt. Garros war damals der einzige, der überhaupt bis Madrid gelangte; am Tage der Pyrenäenüberquerung (25. Mai) flog damals Garros von San Sebastian nach Burgos, das sind 200 km. Bider flog diesmal in einem Zug von Pau nach Guadalajara, das macht 340 km.

Um 7 Uhr 19 Minuten morgens stieg Bider vom Aërodröm Pont-Long bei Pau an in der Absicht, zum Déjeuner bereits in Madrid zu sein. Das Wetter war prachtvoll, wenn auch für eine Aëroplano nicht gerade ideal, denn es war windig. In 3500 m Höhe schwebend, wurde Bider denn auch von den unregelmäßigen Luftbewegungen über den Pyrenäen eingelemmelt geschüttelt.

Bider überflog den höchsten Gebirgszug zwischen dem Pic d'Anc und dem Pic du Midi d'Ossau. Er verfolgte die Richtung auf die Berge von Moncovo und Saragossa; der Wind verläuschte den Flug, als er sich dieser Gegend näherte.

Nach vierstündigem Flug, als die 100 km breite Pyrenäenkette bereits längst übersetzt war und nur 60 km zum Ziele Madrid fehlten, ging dem Aëroplan das Benzin aus. Bider machte also um 12 Uhr mittags eine Zwischenlandung in Guadalajara.

Nach einstündiger Pause fuhr Bider um 1 Uhr von Guadalajara weiter. Der Rest des Fluges ging vollkommen glatt vor sich. Gegen 2 Uhr langte der Flieger in Madrid an. Er lenkte sein Flugzeug zum Flugfeld Cuatro Vientos an und landete unter den lebhaften Ovationen der ihn Erwartenden.

Oskar Bider, dieser bisher unbekannte, jetzt mit einem Schlag allbekannt gewordene Schweizer Aviatiker, ist erst 21 Jahre alt und aus Langenbrücken in der Schweiz gebürtig. Er hat seit dem 8. November 1912 in der Fliegerschule der Blériot-Werke von Pau Flugunterricht genossen und am 8. Dezember das Führerdiplom erworben.

INTERNATIONALE FÖDERATION.

Am 28. und 29. Januar hielt die Fédération Aéronautique Internationale in Paris die außerordentliche Versammlung ab, deren Programm an dieser Stelle bereits mitgeteilt wurde.

Die von den verschiedenen Ländern nominierten Vertreter waren:

Deutschland: Chatel, Kober, de la Croix.

Österreich: Dr. Constantin Freiherr von Economo.

Belgien: Jacobs, de la Hault, Comm. Mercier, L. de Brocquer, Comte de Robiano, Baron de Zuylen, H. de Moor.

Dänemark: P. Ramm.

Ägypten: Comte Castillon de Saint-Victor.

Vereinigte Staaten: Campbell Wood, Weymann.

Frankreich: J. Aumont-Thiéville, Ernest Barbotte, Léon Barthou, Louis Blériot, Ed. Chais, Dr. O. Crouzon, Henry Deutsch, Emile Dubouet, Commandant Ferras René Gasnier, Etienne Girard, Georges Juchmes, Henry Kapfner, Comte de la Valette, Comte de la Vaux, Alfred Leblanc, Loreau, Maurice Mallet, Auguste Nicolleau, Quinton, Paul Rousseau, André Schelcher, R. Soreau,

Edouard Surcouf, Paul Tissandier, Comte de Vogué, Ernest Zenz.

England: Roger, W. Wallace, Griffith-Brewer, Harold E. Perrin.

Ungarn: Wilhelm von Hevesy, Ernest von Masany.

Italien: Ing. Prof. Carlo Montu, Cav. Hauptmann Dr. Luigi Mina, Arturo Garino, Cav. Gastone Pesco, Ing. Augusto Vogel, Marchese Camille Soragna, Dr. de Benedetti, Ing. Roberto, Prato Previde, Ing. Comm. Carlo Bonisi.

Holland: Jonkheer van den Berch, van Heemstede.

Rußland: Kavrinski.

Argentinien: Comte Castillon de Saint-Victor.

Schweden: Kapitän Amundsen.

Schweiz: Oberst Audouard.

Am 28. Januar vormittags fand sich zunächst eine engere Kommission zusammen zu einer Beratung über das Reglement der diesjährigen Gordon Bennett-Konkurrenz der Flugzeuge. Auf dem Wiener Kongreß war der Vorschlag gemacht worden, der Renformel eine Mindestgeschwindigkeit zu Grunde zu legen. Die Kommission ist jedoch der Meinung gewesen, daß bei dem gegenwärtigen Stande der Flugtechnik eine solche Beschränkung unmöglich sei, und hat diese Formel verworfen. Sie hat sich dagegen dem ebenfalls in Wien gemachten Vorschlage angeschlossen, die Prüfung unter der Form eines Überlandfluges zu veranstalten. Die Kommission hat ein Projekt angearbeitet, das einen Überlandrundflug von 200 km vorschreibt, der eine reine Geschwindigkeitsprüfung ist. Das Gelände für diesen Flug soll aber so gewählt werden, daß es möglichst dem eines organisierten Flugfeldes gleicht und den Konkurrenten keine Gefahren bietet. Die Wahl des Geländes und des Datums der Veranstaltung sind dem französischen Aëro-Klub überlassen. Dieser hat seinerseits beschlossen, das Wettfliegen im Juli bei Reims abzuhalten.

Das Projekt der Kommission wurde nachmittags dem Kongreß zur Annahme vorgelegt, jedoch wurde der vorgeschickten Stunde wegen die Verhandlung darüber auf den nächsten Tag verschoben. An der Plenarsitzung nahmen 61 Delegierte teil, die 14 Länder vertraten. Den Vorsitz führte Prinz Roland Bonaparte. Die Versammlung beschäftigte sich zunächst mit der Reklamation, die der französische Aëro-Klub wegen des Klaimements von E. Renanx beim Wasserflugzeug-Meeting von Tannise eingereicht hatte. Dieser Flieger beklagt sich darüber, daß die Veranstalter des Meetings die Konkurrenzbedingungen zu seinem Nachteil ausgelegt haben, und reklamiert für sich den ersten Platz. Die lange Debatte über diese Angelegenheit endete schließlich damit, daß die Versammlung dem Flieger recht gab.

Der zweite Punkt der Tagesordnung betraf die Schaffung eines besonderen Diploms für die Führer von Wasserflugzeugen. Mehrere Redner waren dagegen. Sie meinten, daß das gewöhnliche Diplom für beide Arten von Apparaten genüge, zumal wenn die Bewerber einen der vorgeschriebenen Flüge über dem Wasser und den anderen über dem Land ausführen. Nach kurzer Debatte einigte man sich aber doch dahin, den von Frankreich eingebrachten Vorschlag anzunehmen, der folgenden Wortlaut hat:

„Die Sportbehörde, welche in jedem der F. A. I. angeschlossenen Lande die Aviatik kontrolliert, kann allein das Führerdiplom für Wasserflugzeuge allen Bewerbern ausstellen, die mindestens 18 Jahre alt sind und der Gerichtsbarkeit des betreffenden Landes unterstehen, und zwar 1. ihren Landesangehörigen, 2. Ausländern, die einem Lande angehören, das nicht der F. A. I. angeschlossen ist, 3. Ausländern, deren Land der F. A. I. angehört. Jedoch kann in letzterem Falle die Auslieferung des Diploms nur mit Autorisation des betreffenden Landes erfolgen.“ Die Bewerber haben folgende drei Prüfungen zu bestehen:

a) Zwei Distanzflüge, bei welchen jedesmal eine Entfernung von mindestens 5 km in Rundflüge ohne Berührung des Wassers zurückgelegt werden muß.

b) Einen Höhenflug, bei dem eine Höhe von mindestens 50 m über dem Wasser erreicht werden muß.

Dieser Höhenflug kann mit einem der Distanzflüge verbunden werden.

Die Flugbahn, über welche der Flieger die beiden Flüge ausführen hat, ist durch zwei Bojen zu begrenzen, die höchstens 500 m voneinander entfernt sind. Nach jeder Kurve um eine Boje wechselt der Flieger die Seite, um die andere Boje zu umfliegen. Die Flugstrecke besteht also aus einer ununterbrochenen Reihe von Achtern, deren Bogen die Bojen anschlüssen; jedoch wird als Basis der zurückgelegten Distanz nur die Entfernung der Bojen genommen. Bei jeder Prüfung müssen der Aufstieg, der Abstieg und das definitive Anhalten auf dem Wasser zwischen den Bojen erfolgen. Die Abstiege müssen in normaler Weise verlaufen und der Kommissär soll in seinem Berichte die Umstände hervorheben, unter denen sie erfolgt sind, denn die Annullierung des Diploms ist immer fakultativ. Die verantwortlichen Kommissäre sind aus einer Liste zu wählen, welche die Sportbehörde jedes Landes aufstellt.

Die Versammlung beschloß sodann die Aufnahme des Aero-Klubs von Portugal, die aber erst durch den ordentlichen Kongreß vom Haag definitiv anerkannt werden kann.

In der Sitzung vom 29. Januar erfolgte die Annahme des Vorschlages der Gordon Bennett-Kommission. Der Gordon Bennett-Wettbewerb der Flugmaschinen 1918 wird also auf einer Rundstrecke von mindestens 5 km auf freiem Lande über eine Entfernung von 200 km gehen. Zwischenlandungen sind erlaubt, doch dürfen die Maschinen nicht ausgetauscht werden. Sieger wird derjenige, der in kürzester Zeit die Strecke zurücklegt.

Der Antrag zur Schaffung eines internationalen Kalenders der Flugkonkurrenzen 1913 wurde abgelehnt. Dagegen befrwortete der Kongreß die Schaffung eines aeronautischen Triptyques, wie es im internationalen Automobilverkehr gebräuchlich ist. Die Landesvertretungen sollen diese Frage ventilieren und sich mit ihren Regierungen in Verbindung setzen. Auf dem nächsten Kongreß soll die Frage weiter erörtert werden.

Ein festliches Bankett bildete den glänzenden Abschluß der Zusammenkunft der Internationalen Föderation.

DER PREIS DES DEUTSCHEN KAISERS.

Am 27. Januar, dem Geburtstag des deutschen Kaisers, wurde die Entscheidung verkündigt, betreffend die Zuerkennung des Kaiserpreises für Flugmotoren. Diesen Preis (50.000 M.) hat Kaiser Wilhelm vor einem Jahre an seinem Geburtstage gestiftet. Die Tat des Kaisers veranlaßte den Reichskanzler, das Kriegsministerium, das Reichsmarineamt und das Reichsamt des Innern noch vier Zusatzpreise in der Höhe von 30.000, 25.000 und zweimal 10.000 M. zu spenden, die zu dem gleichen Wettbewerb verwendet wurden.

Die Stiftung dieser Preise sollte die Anregung zum Bau wirklich betriebssicherer Flugmotoren geben. Mit der Durchführung des Wettbewerbes wurde die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt in Adlershof betraut. Zu Anfang Juli liefen die Anmeldungen zum Wettbewerb ein. Der kaiserliche Weckruf und die Höhe der Geldpreise hatten den Zweck erreicht, eine rege Beteiligung der einschlägigen Industrie Deutschlands zu erzielen. Von 26 Bewerbern wurden 44 verschiedene Motortypen gemeldet, dazu noch 24 Ersatzmotoren, die bei unverschiedenen Schäden für den ersten der Banart eintreten durften. Drei Bewerber mit je einem Motor schieden nachträglich aus, weil die Zulassungsbedingungen nicht erfüllt waren. Man hat befürchtet, daß bei so rascher Durchführung des Wettbewerbes in dem einen Jahre die Vorberitungszeit für die Industrie zu kurz sei, um neue Konstruktionen zu schaffen, wie sie der Wettbewerb anregen sollte; die Preise würden den schon vorhandenen Konstruktionen in den Schoß geworfen. Doch erwies sich diese Befürchtung als unnütz, denn eine ganze Reihe neuer Typen erschienen zum Wettbewerb.

Das Preisgericht bestand aus den Hochschulpromessoren Baumann, Bonte, Jose, Lynen, Riedler, Wagener und dem

Vorsitzenden der Prüfungskommission Winkl. Geh. Oberbauat Dr.-Ing. Veith, Abteilungschef im Reichsmarineamt.

Die Prüfung, welcher die Motoren unterzogen wurden, gliederte sich in vier Spezialproben: 1. Anlauf innerhalb drei Tagen. 2. Vorprobe: Halbstündiges Volllaufen in horizontaler Lage. Eine Viertelstunde Vollanlauf bei 15 Prozent Steigung der Achse. Eine Viertelstunde mit Neigung abwärts bei möglichst reduzierter Tourenzahl, dem Gleitflug entsprechend. 3. Siebenstündiger Dauerversuch. 3. Nachversuch: Dreistündiger Vollanlauf in horizontaler Lage. Eine halbe Stunde Pause. 4. Nachmal 2 1/2 Stunden Vollanlauf und eine halbe Stunde Vollanlauf mit erhöhter Tourenzahl durch künstlich erzeugten Gegenwind.

Die Art der Prüfungen bedingte natürlich eine sorgfältig ausgearbeitete Prüfanlage. Für die Konkurrenten waren die Prüfungen nicht leicht. Schon die zweite Probe schied eine Menge Motoren aus. Zu den Nachversuchen, die als Spezialprüfung anzusehen waren, wurden zehn Motoren zugelassen. Je ein Benz und Argus, zwei N. A.-G. und sechs Daimler.

Die Prüfungen, die Ende Oktober begannen, konnten trotz der sich ergebenden Anbahnung der Versuche durch Wiederholungen bis zum festgesetzten Endtermin, dem 15. Januar, pünktlich durchgeführt und die Ergebnisse dem Preisgericht als Material unterbreitet werden.

Das Ergebnis des Bewerbes ist als folgendem, vom Reichsanzeiger publizierten kaiserlichen Erlaß aus Reichsamt des Innern zu ersehen:

„Auf den Bericht vom 21. Januar 1913 verleihe ich den durch meinen Erlaß vom 27. Januar 1912 für den besten deutschen Flugzeugmotor gestifteten Preis von 50.000 M. der Firma Benz & Co. in Mannheim. Auch genehmige ich, daß die weiter zur Verfügung stehenden Preise, wie folgt, verteilt werden:

der Preis des Reichskanzlers in Höhe von 30.000 M. an die Daimler-Motoren-Gesellschaft in Stuttgart-Untertürkheim;
der Preis des Kriegsministers in Höhe von 25.000 M. an die Neue Automobilgesellschaft, Berlin-Oberschöneweide;
der Preis des Staatssekretärs des Reichsmarineamts in Höhe von 10.000 M. an die Daimler-Motoren-Gesellschaft in Stuttgart-Untertürkheim;
der Preis des Staatssekretärs des Innern in Höhe von 10.000 M. an die Argus-Motoren-Gesellschaft in Reinickendorf bei Berlin.

Zugleich bestimme ich, daß alsbald ein zweiter Flugzeugmotoren-Wettbewerb angeschrieben und die Prüfung der Motoren der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt in Adlershof übertragen wird, und daß die erforderlichen Mittel und Preise der Nationalflugspende gemäß dem Beschluß ihres Kontraktums vom 20. Dezember 1912 entnommen werden. Die Stiftung eines Ehrenpreises behalte ich mir vor. Die Preisverteilung soll am 27. Januar 1915 erfolgen.

Sie haben hiernach das Weitere zu veranlassen.

Berlin, den 27. Januar 1913.

Wilhelm.

Die fünf Preisträger rangieren nach ihrem Einheitsgewicht:

	Einheitsgewicht
1. Benz, 4 Zylinder, 100 H. P. . . .	855
2. Daimler, 6 Zylinder, 80 H. P. . .	870
3. N. A.-G. (Neue Automobilgesellschaft), 4 Zylinder, 100 H. P. . .	402
4. Daimler, 4 Zylinder, 70 H. P. . .	406
5. Argus, 4 Zylinder, 100 H. P. . .	407

Die verschiedenen Rotationsmotoren, die auch in der Konkurrenz waren, hatten keinen Erfolg. Der siegende Benz-Motor ist ein wassergekühlter Vierzylinder von 130 mm Bohrung und 180 mm Hub. Seine Leistung betrug bei 1260–1300 Touren pro Minute ca. 100 H.P., doch ließ sich die Tourenzahl ohne Schaden für den Motor auf ca. 1350–1380 pro Minute steigern und damit entsprechend die Leistung. Bei der siebenstündigen Dauerbremsung im Wettbewerb um den Kaiserpreis betrug die Leistung bei 1290 Touren pro Minute durchschnittlich 108 H. P., obwohl zum Schluß der Prüfung eine Zündkerze und ein Magnet ausgesetzt hatten. Der Konstrukteur des Motors ist der Dipl.-Ingenieur A. Berger.

DEUTSCHE WASSERFLUGZEUGE.

Das deutsche Reichsmarineamt hat der Flugschiffindustrie genau spezifizierte Bedingungen bekanntgegeben, die als Grundlage für die Entwicklung eines für die deutsche Marine brauchbaren Wasserflugzeuges dienen sollen. Diese Bestimmungen sind recht interessant; sie stießen natürlich größtenteils aus den Erfahrungen, die man im vorigen Jahr bei den praktischen Versuchen gemacht hat, über die seinerzeit an dieser Stelle berichtet wurde. Sie lauten folgendermaßen:

Unbedingt wird gefordert eine Tragfähigkeit, die dem Flieger die Mitnahme eines Passagiers gestattet (Gesamtwert beider Insassen 180 kg), außerdem der erforderlichen Ausrüstung und Betriebsstoffe für mindestens vier Stunden; eine Geschwindigkeit von 100 km in der Stunde. In bezug auf die Seefähigkeit wird gefordert: Das Flugzeug muß mit der vorgeschriebenen Belastung im Stande sein:

1. bei einem Seegang, der der Wirkung von mindestens sieben Sekundenmetern Wind in offener See entspricht, niederzugehen, eine Stunde mit abgestelltem Motor sicher zu liegen und wieder emporzugehen;

2. bei Windstille vom Wasser aufzusteigen.

In bezug auf Betriebssicherheit wird verlangt, daß das Flugzeug einen Dauerflug von drei Stunden ohne Störung am Motor machen muß. Es müssen zwei Sitze vorhanden sein; von beiden muß freier Ausblick nach direkt nach unten sein, von beiden muß die Steuerung betätigt werden können. Die Steuerung soll den von der Armee angestellten Forderungen entsprechen. Der Motor muß vom Führer oder Passagier angeworfen werden können. Motor und Führersitz müssen gegen Spritzwasser geschützt sein. Für Vermeidung von Krachscluß durch Feuchtigkeit ist zu sorgen. Die Magnetapparate sind spritzwasserdicht zu kapseln. Der Propeller muß durch Anordnung der Apparateile vor dem Eintauchen in das Wasser geschützt und gegen Beschädigung durch die See sicher sein. Es müssen Vorrichtungen zum Hissen des Flugzeuges an Bord von Schiffen vorhanden sein. Zweifelhafte Propeller sind unerwünscht. Aluminiumlegierungen für bewegliche Teile sind verboten.

An Ausrüstung werden gefordert: ein Tauchometer, ein Kompaß, ein Kartenkasten, ein Treibrakel und Grundanker von ca. 7 kg Gewicht mit 80 m Leine und zwei Schwimmwesten. Ferner müssen ein Winkelmessinstrument, ein Doppelglas sowie etwas Proviant und Wasser untergebracht werden können. Erwünscht sind Steigerung der Tragfähigkeit, Geschwindigkeit, Seefähigkeit und Betriebssicherheit über die oben genannten Zahlen hinaus, besonders Erreichung einer Seefähigkeit bei stärkerem Winde als dem angegebenen; möglichst hohe Steiggeschwindigkeit; möglichst kurzer Anlauf auf Wasser und Land; Vermeiden des Eintauchens der Flügelenden beim Liegen auf See, möglichst feste Bauart; möglichst große Unempfindlichkeit der verwendeten Baustoffe und ihrer Verbindungen (Leimstellen) gegen Seewasser.

Von den Wünschen, die in konstruktiver Hinsicht gestellt werden, sind zu erwähnen: möglichst geringe Spannweite, leichte Demontierbarkeit (namentlich der über den Mittelteil vorstehenden Tragflächen) oder eine vom Flugzeug selbst aus zu betätigende Klappbarkeit der Tragflächen nach hinten; wasserdichte Unterteilung der Schwimmer (oder wasserdichte Einsätze) und möglichst hohes Reserveplacement unter Fürsorge für Erhaltung der seitlichen Schwimmstabilität in lockerem Zustand; die Möglichkeit, auch in See, von den Sitzen zum Propeller, zum Motor und zum Schwimmkörper zu gelangen, ohne die Schwimmstabilität zu gefährden; die Möglichkeit, bei einem Umklagen des Apparates beide Sitze leicht zu verlassen; Beschränkung der Drahtverspannungen soweit als möglich; gute Verständlichkeitsmöglichkeit zwischen Flieger und Passagier; Möglichkeit des Festmachens an einer Boje; ein klappbares Radgestell zur Ermöglichung einer Notlandung auf festem Boden.

In einem Aufsatz über die Fortschritte der deutschen Luftschiffahrt schreibt Hauptmann a. D. Dr. Hildebrandt von den Wasserflugzeugen, daß sie berufen sind, nicht

nur für die Marine, sondern auch für die Kolonien eine hervorragende Rolle zu spielen. »Für die Weiterentwicklung der von der deutschen Marine verlangten und von einigen, allerdings nur wenigen Industriellen bereits geschaffenen Universal-Wasserflugzeuge, die gleichzeitig auf dem Wasser und auf dem Lande brauchbar sind, wäre es zu wünschen, daß sowohl der geplante Wettbewerb auf dem Bodensee als auch die Hochseebahnkonkurrenz zu stande käme. Zu befürchten ist allerdings, daß die Industrie, die genug Bestellungen seitens der Heeresverwaltung hat, auch noch mehr erhalten wird, den unbequemeren Hochseewettbewerb verbindet.«

Im kaiserlichen Aero-Klub zu Berlin fand am Einladung des Vereines für Motorluftschiffahrt in der Nordmark Ende Januar eine Besprechung von Vertretern der verschiedenen Vereine statt, welche sich für die Veranstaltung von Wasserflugwettbewerben interessieren, ferner waren Delegierte verschiedener nicht der Flugschiffkonvention angehöriger Firmen erschienen. In dieser Sitzung wurde Stellung genommen gegen die ablehnende Haltung der Flugschiffkonvention des Verbandes Deutscher Motorfahrzeugindustrieller gegenüber der Abhaltung von Wasserflugwettbewerben auf hoher See, auf die das Reichsmarineamt besonderen Wert legt.

Der Vertreter des Reichsmarineamtes, Kapitän zur See Lübbert, erklärte, daß der Binnenwettbewerb auf dem Bodensee, der von den Kartellfirmen beschickt werden soll, für die Marine von sekundärem Interesse ist. Das Reichsmarineamt wird daher für diesen Wettbewerb keine Preise bewilligen und die siegreichen Flugschiffe nur dann ankaufen, wenn sie sich auch auf hoher See branchbar erwiesen haben. Gleichsam mit dieser Haltung des Reichsmarineamtes waren übrigens auch die Erwägungen einer vorangegangenen Sitzung. Man erwog damals etwa folgendes: Es wäre nach dem Meeting von Heiligendam 1912 geradezu ein Rückschritt, wenn man sich jetzt, wie es die »Konvention« will, auf einen Binnenseeoffen beschränken würde. Keine fremdländische Regierung würde der deutschen Industrie Wasserflugzeuge abkaufen, die nur auf dem Binnensee erprobt sind. Man erinnerte auch an die Verschiedenheit des spezifischen Gewichtes des Wassers, welches natürlich auf hoher See und auf einem Binnensee verschieden gut trägt und dadurch eine verschiedene Konstruktion der Schwimmkörper a. s. w. nötig macht; ferner an die Meereshöhe und vor allem den Seegang des hohen Meeres, welcher nie mit dem Wellenschlag von Binnenseen verglichen werden kann. Schwimmkörper und -gestelle, die am Binnensee sich bewähren, werden, wenn sie schräg getroffen werden, von relativ geringer Brandung wie Streichhölzer abgeknickt; ein auffällendes Beispiel kam aus Heiligendam vor Augen. Ein weiteres Moment ist, daß das Wasserfliegen von der Marine nützen soll und möglichst vielen Marineoffizieren die Fortschritte vor Augen geführt werden sollen. Auch das ist an einem Binnengewässer unmöglich; in Kiel und Heiligendam dagegen spielt sich alles vor den Augen zahlreicher Marineoffiziere ab. Zudem ist die Kieler Fährde ebenso wie der Hafen von Monaco und St. Malo geschützt, so daß sie eventuell die gleiche Rolle wie jene übernehmen kann.

Die weitere Diskussion seitigte das Ergebnis, daß, wenn auch die kartellierte Industrie auf ihren vorteiligen Beschlüssen verharren sollte, mindestens ein halbes Dutzend Flugschiffe, gebaut von nicht der Konvention angehörigen Firmen, an einem Hochseewettbewerb teilnehmen werden. Es wurde beschlossen, daß die Vereine sofort mit den Vorbereitungen für ein Wasserfliegenmeeting an der Küste beginnen sollen. Exzellenz von Nieber befrwortete die Veranstaltung mehrerer kleinerer an Stelle eines großen Wettbewerbes und wies auch darauf hin, daß eine größere Anzahl von Wettbewerben den Fliegern reichlicher Gelegenheit zur Betätigung geben könnte. Hauptmann Doktor Hildebrandt machte den Vorschlag, an das Reichskolonialamt zwecks Gewährung einer Beihilfe heranzutreten.

DIE LUFTFLOTTENAKTION.

In Prag fand am 4. Februar die konstituierende Versammlung der deutschen Sektion des Landeskommitees in Böhmen zur Schaffung einer Luftflotte statt. Den Vorsitz führte Dr. Eugen Graf Ledebur-Wicheln an Stelle des wegen Abwesenheit entschuldigten Oberstlandmarschalls Prinz Lobkowitz. Er teilte zunächst die Namen der Herren mit, die sich bereit erklärt haben, dem engeren Anschluß beizutreten. Hierauf wurde Graf Ledebur-Wicheln zum Präsidenten und Generaldirektor Ingenieur Bruno Ritter von Ederer zum Vizepräsidenten gewählt und die Wahl eines engeren Arbeitsausschusses, der aus dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten und zehn Mitgliedern besteht, und der die eigentlichen organisatorischen und Detailarbeiten zu erledigen hat, vorgenommen.

Sodann wurde das Organisationsstatut für die deutsche Sektion genehmigt und ebenso der Entwurf für den Anfruf, der an die staatlichen und autonomen Behörden sowie an Privatpersonen gerichtet werden soll. Schließlich gab der Vorsitzende noch bekannt, daß bisher aus dem deutschen Teil Böhmens etwa 65.000 K gesichtet worden sind.

TODESOPFER.

Am 24. Januar fanden, wie schon kurz gemeldet, Charles Nienport und sein Mechaniker Guilloit in Etampes durch einen Fingnall den Tod. Charles Nienport, der Bruder des vor ihm im September 1911 gleichfalls zu Tode gestürzten berühmten Aéropilankonstruktors Edouard Nienport, wollte an dem genannten Tag als sportlicher Direktor der Firma Nienport der Übernahme von Militärfliegern in Etampes beizuhelfen. Er begab sich zu diesem Zwecke auf dem Luftwege von Juy-les-Moulineaux in Begleitung seines Mechanikers Guilloit aus Etampes. Dort stürzte er dann einen der Militärapparate. Die Abfahrt ging ganz regelmäßig vor sich. Pötzlich begann bei Méryville der Apparat sich sonderbar seitwärts zu neigen. Man sah nun den Aéropil in eine Spirale übergehen, die rasch abwärts führte, bis das Sinken schließlich zum Sturz wurde. Man eilte zur Unglücksstätte, konnte aber nur mehr den Tod der beiden Flieger konstatieren. Gleichzeitig stellte man fest, daß die Tragflächen des Apparates nicht gebrochen waren. Über die Ursache des Sturzes ist man so sehr im unklaren wie nur möglich. Madame Nienport, die Mutter des verunglückten Piloten, wurde aufs schonendste verständigt. Sie hat nun ihren zweiten Sohn durch die Aviation verloren.

Charles Nienport wurde am 4. August 1878 in Chagay in Frankreich geboren. Wie bei Edouard so offenbarte sich auch bei ihm sehr frühzeitig eine große Vorliebe zum Sport. Charles Nienport feierte mehrere Erfolge als Radfahrer, dann als Automobilist. Zu Anfang des Jahres 1911 zog ihn sein Bruder Edouard als Mitarbeiter zu seinem flugtechnischen Betrieb bei. Durch den Tod Edouards wurde Charles in seinem Eifer durchaus nicht gehemmt; obgleich alle seine Verwandten und Freunde ihn von der praktischen Ansehung des Fliegens abbringen wollten, flog er mit unermüdlicher Hartnäckigkeit. Das bedauerliche Unglück hat sich fast genau ein Jahr nach dem Tag ereignet, an dem Charles Nienport sein Pilotendiplom erwarb.

Ans Port d'Espagne auf den Antillen wird unterm 26. Januar geschrieben, daß dort der englische Flieger Frank Bolland bei einem Versuchung zu Tode gestürzt ist.

Aus Buenos Aires meldet man unterm 27. Januar den Todessturz eines Aviationers. Der argentinische Flieger Eusebio fiel bei Villa Lujan mit seinem Aéropil an 20 m Höhe zu Boden und erschlug sich.

Auf dem Aacheuer Flugplatz bei Bauderheide fand am 27. Januar der deutsche Aviationer Lucien Hild den Tod. Hild probierte einen unkonstruierten Eindecker aus und umkreiste in etwa 10 m Höhe den Flugplatz. Hierbei geriet der Flieger in die Nähe einer am Ende des Flugplatzes stehenden Telegraphenstange. Er versuchte zwar anszusweichen, fiel aber bei dem scharfen Ruck von seinem

Sitz und verlor die Stenerang. Der Apparat sauste zu Boden und begrub den Flieger unter seinen Trümmern. Als man an die Unfallstelle kam, war Hild bereits tot. Er hatte einen Schädelbruch erlitten. Eine sofortige Durchprüfung des Trümmers des von Professor Reissner konstruierten Apparates ergab, daß alle Verspannungen und Stenerorgane in Ordnung waren. Hild hatte vor dem Fluge abgelehnt, einen ihm angebotenen Sturzhelm einzusetzen und sich an seinen Sitz festzuschallen. Hätte er den Helm angenommen, wäre er, nach der Aussage von Augenzeugen, mit dem Leben davongekommen.

Der verunglückte Flieger Lucien Hild ist das 49. Todesopfer der Aviation in Deutschland. Er war 26 Jahre alt und stammte aus Karzel in Lothringen. Im Vorjahre lernte er in Johannisbühl an Dorner-Eindecker fliegen und erwarb im August 1912 das Fliegerzeugnis. Er wurde dann als Nachfolger von Gsell Pilot der Dorner-Fliegerwerke und nahm an der Johannisbühler Herbstfliegwoche mit Erfolg teil. Hild galt als tüchtiger und besonnener Flieger, der sich auch durch sein sympathisches Wesen viele Freunde in Fliegerkreisen erworben hatte: Der Eindecker, mit dem Hild verunglückte, ist nach dem sogenannten »Euteu«-Typ gebaut. Der geschlossene Rumpf trägt an seinem vorderen Teile das Höhensteuer. Die Flügel sind am hinteren Ende des Flügels derart angeordnet, daß der schwanzlose Apparat aussieht, als hätte er einen langen Schabel. Der Motor mit der Schraube ist hinten angeordnet. Eigenartig ist an dem Eindecker auch die Flügelgerippenkonstruktion, die aus gewelltem, mit Stoff überzogenem Aluminiumblech besteht. Der Apparat war im Sommer und Herbst des Vorjahres in Johannisbühl, wo der Flieger Gsell damit eine Reihe guter Flüge ausführte.

Giuseppe Nosari, ein italienischer Aviationer, stürzte am 3. Februar nachmittags mit einem Eindecker auf dem Flugplatz Mirafiori bei Turin aus ungefähr 90 m Höhe ab. Er wurde ohnmächtig in ein Krankenhaus gebracht und starb dort eine Stunde später, ohne das Bewußtsein wiedererlangt zu haben.

Am 7. Februar nachmittags stürzte das neue Marinefliegzeug der Marinefliegengestation in Putzig a. d. Ostsee, der Albatros-Eindecker »Westpreußen«, unmittelbar vor dem Seesteg, etwa 60 m vom Lande entfernt, in die See. Der Doppeldecker wurde zertrümmert. Die beiden Insassen, Kapitänleutnant Jesensky sowie der Obermaschinenmaat Dieckmann, der als Begleiter mit aufgestiegen war, sind ertrunken. Fischerboote und Dampfer waren bald zur Stelle, doch machte das nebelige Wetter die Rettungsarbeiten ganz unmöglich. Die Ursache des Unglücks konnte noch nicht angeklärt werden. An der Unfallstelle hat man nach dreistündigem Suchen nichts als einige Trümmer des Fliegzeuges und einen auf dem Wasser schwimmenden Pelzhandschuh des Kapitänleutnants gefunden. Zu dem Unglücksfall wird aus Dauszig noch telegraphiert: Das Fliegzeug hatte auf dem Exerzierplatze von Laugfur mehrere Passagierflüge mit Offizieren des Leibhusarenregiments unternommen. Gegen 4 Uhr nachmittags trat es den Rückweg nach Putzig an und überquerte vor Zoppot die See. Vor Putzig lockerte sich plötzlich die rechte Flügeldecke und das Fliegzeug stürzte jääh in die Tiefe, so daß eine mächtige Wassersäule aufschloß. Segelboote steuerten sofort nach der Unfallstelle und ihnen folgten mehrere Dampfboote. Von den Passagieren des Fliegzeuges war nichts mehr zu sehen. Das Fliegzeug schwamm mit dem Unterteil nach oben im Wasser. Es war unmöglich, den schweren Apparat an Ort und Stelle zu heben und die beiden Insassen aus dem Fliegzeug herauszuholen. Aus diesem Grunde mußte der Albatros-Doppeldecker in den Hafen geschleppt werden.

Kapitänleutnant Jesensky ist der Sohn eines von kurzem pensionierten Geheimen Regierungsrates, der sich gegenwärtig mit seiner Gattin auf einer Erholungsreise in Italien befindet. Er stand im 31. Lebensjahre und war seit dem 25. April 1912 Kapitänleutnant und zur Marinefliegengestation in Putzig kommandiert. Der Obermaschinenmaat Dieckmann war ca. 25 Jahre alt und verheiratet.

ÖSTERREICHISCHER LUFTSCHIFFER-VERBAND.

(Offizielle Mitteilungen.)

Österr. Aéronautische Kommission.

Die Österreichische Aéronautische Kommission hielt am 6. Februar unter dem Vorsitz des Präsidenten Constantin Freiherrn von Economo eine Sitzung ab. Anwesend waren die Herren Herbert Silberer in Vertretung des k. k. Österreichischen Aero-Klubs, Gemeinderat Ludwig Lohner für den k. k. Österreichischen Automobil-Klub, Generaldirektor Alexander Cassinone und Professor Richard Knoller für den k. k. Österreichischen Fliegentechnischen Verein, Marine-Oberingenieur Paul Eyb, Oberstleutnant Hermann Hoernes, Primarius Dr. Hans Lorenz und Hauptmann Theodor Malina für die Vereinsgruppe, die Generalsekretäre Hauptmann Freiherr von Berlesch vom Aero-Klub und Oberst Wilhelm Suchomel vom Fliegentechnischen Verein. Herr Rechnungsrevident Rupert Pfanzner war wegen Krankheit entschuldigt.

Der Präsident erklärt, daß der Österreichische Luftschiffertag heuer aus Gründen der Geschäftsführung nicht, wie es die Satzungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes vorschreiben, für den Monat Januar einberufen werden konnte und erbitet das Absolutorium für diese Abweichung. Da die Ausschreibung des Luftschiffertages vier Wochen vorher zu erfolgen hat, schlägt der Präsident vor, ihn auf Samstag den 8. März anzusetzen, an welchem Tage auch der k. k. Österreichische Aero-Klub seine Generalversammlung und nach dieser ein großes Diner abhält. Mit Rücksicht darauf sei die Dauer der Verhandlungen am Samstag auf die Zeit von $\frac{1}{2}$ 4 Uhr bis $\frac{1}{2}$ 7 Uhr zu beschränken; nötigenfalls könne Sonntag vormittags eine Fortsetzung folgen. Da es noch nicht gewiß ist, ob die Versammlung wieder wie sonst im Hotel Imperial stattfinden kann, möge die Bekanntgabe der Lokalität bis auf einige Tage vor dem Termin offen gelassen werden.

Die Vorschläge des Präsidenten finden volle Zustimmung, und es wird demnach den Verbandsvereinen sogleich die Einberufung des Luftschiffertages auf den 8. März bekannt gemacht, mit der Einladung, daß die Vereine nach ihrer eigenen Berechnung die Zahl ihrer Herren Delegierten feststellen mögen.

Auf die Tagesordnung kommen die Punkte: Tätigkeitsbericht des Präsidiums; Kassenbericht; Erteilung des Absolutioriums; Voranschlag für das nächste Vereinsjahr; Festsetzung der Höhe des Jahresbeitrages; Wahl von zwei Revisoren und zwei Ersatzmännern; Wahl der vier Delegierten aus der Vereinsgruppe und eines Ersatzmannes in die Österreichische Aéronautische Kommission. Eine Entscheidung über die Aufnahme von Vereinen ist nicht zu treffen.

Da die vom hohen k. k. Ministerium des Innern erlassene, die Luftschiffahrt betreffende Verordnung insbesondere die Luftschiffervereine in den Grenzländern nahe berührt, wird der Antrag angenommen, daß der Luftschiffertag sich zu diesem Gegenstande äußern möge.

In Durchführung des auf dem vorigjährigen Luftschiffertage angenommenen Antrages auf Schaffung eines Verbandszeichens wird Herr Marine-Oberingenieur Paul Eyb im Einvernehmen mit dem Präsidenten das Nötige vorkehren.

Der Antrag wegen eines Staatspreises für aviatische Leistungen an allen Fliegelfeldern Österreichs, der vom Österreichischen Verein für Luftschiffahrt zum letzten Luftschiffertage gestellt war, aber mit Rücksicht auf die großen Wiener Veranstaltungen zurückgezogen wurde, kommt auf Anregung des Herrn Hauptmanns Malina wieder auf die Tagesordnung.

Über die Verleihung des vom Österreichischen Luftschiffer-Verbande gestifteten Ehrenpreises wird die Österreichische Aéronautische Kommission dem Luftschiffertage einen Vorschlag auf der Grundlage erstatten, daß durch diesen Preis eine schöne aviatische Leistung nach Ermessen des Verbandes ausgezeichnet werden solle.

Mittwoch den 5. März hält die Österreichische Aéronautische Kommission noch eine Sitzung zur Vorberathung über den Luftschiffertag ab.

Der Präsident berichtet, daß er in Paris der letzten Sitzung der Fédération Aéronautique Internationale beigewohnt hat. Dabei wurde gegen die bisherige Form des aviatischen Gordon Bennett-Rennens Einwendung erhoben und unter anderem der Vorschlag gemacht, es zwar als Geschwindigkeitssachen, aber als Überlandflug auszusprechen. Da Frankreich erklärte, eine Rennbahn für das Meeting herzustellen, blieb es bei den bisherigen Propositionen, die Klubs der Fédération wurden aber ersucht, eventuelle Anträge auf Änderungen bis 1. April einzubringen. Ferner wurden spezielle Hydroplan-Pilotendiplome eingeführt, von denen das Recht zur Teilnahme an Hydroplankonkurrenzen abhängt. Dem Beschlusse gemäß, daß jede Vereinigung sich über die Frage aéronautischer Tryptiques äußern und ihre Vorschläge einer Sonderkommission vorlegen möge, übernahmen die Herrn Generaldirektor Lohner und im Namen des abwesenden Herrn Rechnungsrevidenten Pfanzner Herr Marine-Oberingenieur Eyb.

Der Bericht über die Wiener Konferenz der Fédération Aéronautique Internationale ist im Druck erschienen.

Herr Oberst Suchomel kündigt im Namen des k. k. Österreichischen Fliegentechnischen Vereines für den Luftschiffertag den Antrag auf Beteiligung an dem Kongreß für Rettungswesen an, der im September 1913 in Wien stattfindet, ferner einen Antrag auf Vorseorge für korrekte Berichterstattung über aéronautische Unfälle. Der Fliegentechnische Verein ersucht, Vorschläge zu diesen Punkten dem Referenten Herrn Major Hinterstoisner zu erstatten. Einen weiteren Antrag auf Schaffung einer Prüfungsstelle für Flugmaschinen sieht Herr Generaldirektor Cassinone zur nochmaligen Beratung innerhalb des Fliegentechnischen Vereines zu.

Herr Gemeinderat Lohner regt an, sich mit der Frage eines Leuchtfeuerstrahls bei Verwendung von Gasakkumulatoren zu befassen dessen Einrichtung in den deutschen Luftschiffkreisen jetzt erwogen wird, und dahin zu wirken, daß vorläufig wenigstens einige solcher Leuchtfeuer auch in Österreich eingerichtet werden.

Herr Oberstleutnant Hoernes legt einen Entwurf über einheitliche technische Bezeichnungen im Luftschiffahrtswesen vor. Die Kommission ersucht Herrn Oberstleutnant Hoernes, sich zum Zwecke möglichst gleichmäßiger Durchführung als österreichischer Delegierter mit der deutschen Kommission in Verbindung zu setzen. Herr Professor Knoller übernimmt die Mitarbeit.

Die Österreichische Aéronautische Kommission hat das Reglement für Hydroplanpilotendiplome, dessen Bestimmungen der in der vorliegenden Nummer erscheinende Bericht über die letzte Sitzung der Fédération Aéronautique Internationale enthält, unverändert angenommen und es hat sich daher jeder Bewerber, der in Österreich das Diplom als Wasserflugzeugführer zu erlangen wünscht, der in diesem Reglement vorgeschriebenen Prüfung zu unterziehen.

Die Modalitäten für die Ablegung der Prüfung und die Ausstellung des Diploms sind im übrigen die gleichen wie die für aviatische Piloten festgesetzten. Vorläufig sind die Prüfungskommissäre für die Ablegung der aviatischen Pilotenprüfung autorisiert, auch für die Erlangung des Diploms von Piloten für Wasserflugzeuge als Prüfungskommissäre zu fungieren.

Bei den im Jahre 1913 stattfindenden Wettbewerben für Wasserflugzeuge müssen alle Konkurrenten bereits mit Diplomen für Wasserflugzeuge versehen sein. Die Prüfungstaxe für jene Bewerber, welche bereits im Besitze eines Diploms für Landflugzeuge sind, beträgt für die Ablegung der Prüfung als Wasserflugzeugführer 15 K. Dieser Betrag ist mit dem Gesuche um Ablegung der Prüfung an den k. k. Österreichischen Fliegentechnischen Verein zu richten.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AËRO-KLUB.

(Offizielle Mitteilungen.)

Der Österreichische Aëro-Klub hielt Mittwoch den 5. Februar eine Ausschußsitzung ab. Den Vorsitz führte der Präsident Constantin Freiherr von Economo, anwesend waren ferner die Herren Vizepräsidenten Major Franz Hinterstoißer, Alfred von Strasser, Generaldirektor Alexander Cassinone und die Herren Ausschußmitglieder Josef Bierenz, Hauptmann Adolf Eggl, Dr. Arnold Hildesheimer, Hauptmann Wilhelm Hoffory, Rudolf Hubel, Boh Manthner, Josef Polacek, Dr. Anton Schlein, Herbert Silberer und Dr. Julius Steinschneider.

Vor Eröffnung der Sitzung überreichte Herr Boh Manthner dem Präsidenten das diesem von den Herren des Ausschusses gewidmete Klubabzeichen in Brillanten.

Baron Economo eröffnet die Sitzung und spricht den Herren seinen Dank für die prächtige Spende aus. Er teilt ferner mit, daß der neukreierte Arbeitsausschuß bereits in Aktion getreten ist und daß durch dessen Arbeit eine ganze Reihe von Angelegenheiten soweit durchberaten wurde, um dem Ausschusse in Form direkter Anträge zur Genehmigung vorgelegt werden zu können.

Seit der letzten Ausschußsitzung wurden nachfolgende aviatische Führerdiplome ausgeben: Nr. 96 Eugen Elsner, Nr. 97 Leo Libano, Nr. 98 Franz Smička, Nr. 99 Modestus Plank, Nr. 100 Béla von Losonczy, Nr. 101 Oskar Dudic.

Als Mitglied wird Bertrand Baron Clansel, I. Sekretär der französischen Botschaft in Wien, in den Klub aufgenommen.

Es folgt das Referat des Arbeitsausschusses über Änderungen in den »Technischen Vorschriften«. Sie werden mit Ausnahme einzelner Punkte zur Kenntnis genommen und approbiert.

Es wird beschlossen, in die Fahrvorschriften einen Passus über eventuelle Schadenersatzansprüche gegen den Klub aufzunehmen und von nun an vor jeder Auffahrt von jedem Fahrer ein Aufstiegsprotokoll unterfertigen zu lassen, worin er erklärt, daß er sich den Reglements und Vorschriften des Klubs unterwirft.

Ferner wird beschlossen, gemäß den neuen Bestimmungen der F. A. I. eine Lizenz für Führer von Luftfahrzeugen einzuführen und den betreffenden Passus in das neue Jahrbuch aufzunehmen.

Über die zur Einführung gelangenden »Klubfahrten« wird entschieden, daß diese allen Klubmitgliedern zugänglich gemacht werden sollen, jedoch mit der Einschränkung, daß jenen, die noch keine Ballonfahrt mitgemacht haben, bei der Anmeldung der Vorrang vor anderen Mitgliedern gebührt, und daß solche, die schon an Ballonfahrten teilgenommen haben, sich nur an einer Klubfahrt im Jahre beteiligen können.

Bei dieser Gelegenheit teilt der Präsident mit, daß Herr Kommerzialrat Castiglioni seinen Ballon »Ezzelsiore« dem Klub für vier Klubfahrten im Jahre 1913 kostenlos zur Verfügung gestellt hat. Der Ausschuß spricht Herrn Kommerzialrat Castiglioni den Dank für diese selbstlose Förderung der Interessen des Klubs aus.

Betreffs des Passus »Gutschriftung von 10 Prozent der Fahrtenrechnung« wird beschlossen, diesen dahin abzuändern, daß jene Herren, die im Laufe eines Jahres von einer Aufstiegsstelle des Klubs aus zehn Fahrten unternehmen, den Anspruch auf kostenlose Teilnahme an einer Klubfahrt erwerben, ebenso wie jene Herren, die dem Klub 20 neue Mitglieder zuführen.

Der Antrag des Fahrtenausschusses, entsprechend den Intentionen und dem Wortlaut des seinerzeitigen Antrages zur Schaffung des Klubpreises für das Jahr 1912, diesen Herrn Max Mantner und den Preis des Präsidenten für die erste Fahrt im Jahre für das Jahr 1912 Herrn P. Kürt zuzusprechen, wird angenommen.

Der Präsident teilt mit, daß Herr Dr. Paul Cohn dem Klub eine silberne Stunduhr als Preis für eine Wettfahrt gespendet hat. Die Widmung wird mit Freuden zur Kenntnis genommen, Herrn Dr. Paul Cohn der Dank

ausgesprochen und die vom Arbeitsausschuß im Einvernehmen mit dem Fahrtenausschuß vorgelegte Ausschreibung für diesen Preis genehmigt.

Die für den Klubpreis 1913 vorgelegten Ausschreibungen werden cheffals unverändert angenommen.

Der Arbeitsausschuß stellt den Antrag, als Ansporn für die österreichischen Piloten aller Kategorien Preise für Rekords auszusprechen, die im Laufe des Jahres 1913 geschaffen werden. Auf Grund einer eingehenden Beratung wird der Antrag angenommen und bestimmt, daß vom Klub ein Betrag zur Ausschaffung von Ehrenpreisen oder Erinnerungszeichen ausgesetzt wird, mit denen Piloten aller Arten von Luftfahrzeugen beteiligt werden sollen, die entweder als Führer einer Flugmaschine am Ende des Jahres 1912 Inhaber eines in diesem Jahre neu geschaffenen Weltrekords oder als Führer von Kugel- oder Motorballons unter gleichen Modalitäten Inhaber eines österreichischen Rekords sind. Die endgültige Fassung der Ausschreibungen für diese Preise ist dem Ausschuß in der nächsten Sitzung vorzulegen.

Der Antrag, einen Preis für die dem Klub angehörigen aviatischen Offizierspiloten zu stiften, wird mit Freuden begrüßt und einhellig angenommen. Herr Alfred von Strasser, Vizepräsident des Klubs, erklärt den hierfür erforderlichen Ehrenpreis zu stiften. Das Sekretariat wird beauftragt, sich zu informieren, welche Schritte erforderlich sind, um bei den maßgebenden militärischen Stellen die Bewilligung zu dieser Preisausschreibung zu erwirken.

Herr Dr. Hildesheimer teilt mit, daß er einen Ehrenpreis stiftet, der nach Art des Pommeroy-Preises zur Auszeichnung gelangen soll. Die Ausschreibung für diesen Preis soll ebenfalls der nächsten Ausschußsitzung zur Genehmigung vorgelegt werden.

Den beiden Herren wird der Dank für die hochherzigen Stiftungen und die Förderung ausgesprochen, die sie dadurch den Bestrebungen des Klubs angedeihen lassen.

Betreffend die Generalversammlung wird beschlossen, sie wieder an dem Tage abzuhalten, an dem der Luftschiffertag stattfindet, das ist am 8. März, um 1 Uhr zwar ihr Beginn auf 7 Uhr 15 Minuten abends festgesetzt. Anschließend an die Generalversammlung soll ein Diner stattfinden und die Herren Delegierten beim Luftschiffertage sollen zur Teilnahme daran aufgefordert werden. Als Lokal wird das Hotel »Impériale« oder, falls die Anzahl der Teilnehmer zu groß sein sollte, das Hotel »Metropole« in Aussicht genommen.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Couannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques.

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

NOTIZEN.

LAURENS hat die Absicht, mit einem Passagier von Nizza nach Korsika zu fliegen.

IN BRASILIEN will Eduardo Cheves, der mehrere Blériot-Eindecker in Paris gekauft hat, eine Fliegerschule errichten.

JULES VÉDRINES ist, wie man untern 1. Februar meldet, in Belgrad eingetroffen und bietet der serbischen Regierung seine Dienste an.

IN FARNBOROUGH soll in der Nacht vom 8. auf den 4. Februar die große Lenkballonhalle vom Sturm zerstört worden sein.

MIT DEM ROTEN BAND der Ehrenlegion sind zwei wohlbekannte Pariser Ballonportiente ausgezeichnet worden: Emile Duhamet und René Gasnier.

DER NEUESTE »ZEPPELIN«, den die Werft von Friedrichshafen herausgebracht hat, der »L. Z. 14« oder Ersatz-»Z. 1«, wurde nach mehreren Probefahrten von der preussischen Armeeverwaltung übernommen.

IN BERN hat die Generalversammlung des schweizerischen Aero-Klubs stattgefunden. Der alte Vorstand wurde wiedergewählt; Major Haller bleibt Präsident. Für die Gordon Bennett-Rennen wird der schweizerische Aero-Klub drei Ballons und zwei Flugmaschinen melden.

DIE PATENTE Schütte-Lanz wurden von der deutschen Heeresverwaltung erworben. Mit den Arbeiten für ein neues Luftschiff des Systems Schütte-Lanz mit einem Inhalt von 24 000 m³ wird in den nächsten Tagen begonnen. Die Werft in Mannheim wird vergrößert.

ROLAND GARROS erhält den von Henry Deutsch gestifteten Preis von 10 000 Francs der Académie des Sports. Dieser Preis wird jedes Jahr demjenigen zuerkannt, der auf sportlichem Gebiet die größten Fortschritte in kultureller wie moralischer Beziehung erringt.

FÜR DEN FERNFLUG St. Petersburg—Moskau und zurück haben sich bereits mehrere Aviatiker gemeldet: Alekownitsch, Lebedeff, Rasowsky, Sikorsky und Janowsky. Der Aero-Klub von Russland hat bestimmt, daß der Flug in 48 Stunden vollendet werden müsse — nicht wie ursprünglich hieß, in 24 Stunden.

OBERLEUTNANT WAITZ stürzte am 28. Januar in Halberstadt höchst glücklich. Er war zur Flugausbildung zu den deutschen Bristol-Werken kommandiert. Als er die Pilotenprüfung auf einem Bristol-Doppeldecker ablegen wollte, stürzte er aus geringer Höhe ab und brach beide Beine mehrere Male. Sein Apparat ist vollständig zertrümmert.

LEGAGNEUX schuf am 27. Januar einen französischen Rekord, indem er mit einem Flugzeug auf 3670 m Höhe stieg. Er verließ 12 Uhr 40 Minuten mittags in Begleitung der amerikanischen Fliegerin Miss Davies das Flugfeld von Issy les Moulineaux und schraubte sich in großen Spiralen in die Höhe. Um 1 Uhr 50 landete er auf dem Flugfeld von Villacoublay.

IN STUHLWEISSENBURG rief am 27. Januar das Erscheinen eines Ballons große Aufregung hervor. Man hielt ihn für ein russisches Luftschiff, das Spione bringe. Bauern machten sich mit Heugabeln an die Verfolgung des Ballons. Es stellte sich indes bald heraus, daß die Insassen der Gondel österreichische Offiziere waren. Der Ballon war in Hajmáster aufgestiegen und landete glatt in Sarkerestur.

DER VIÉRLÄNDERFLUG durch Deutschland, Dänemark, Schweden und Norwegen wird vielleicht eine Verlegung erfahren. Bei den Beratungen des vorbereitenden Komitees verlangte nämlich Schweden, daß der Flug die Hauptstadt Stockholm berühren müsse, wodurch die Flugstrecke um etwa 1000 km länger würde, als ursprünglich geplant war. Falls keine Einigung erzielt wird, müßte der Flug verschoben werden.

OBERLEUTNANT NITTNER, der im vorigen Jahre als Erster den Semmering überflog, hat am 26. Januar einen Flug von Ilidse nach Sarajewo über den bosnischen

Karat ausgeführt. Er stieg mit einem Lohner-Doppeldecker auf, nahm die Richtung gegen das Karstgebirge, überflog zunächst die 1600 m hohe Gebirgskette, dann die im bosnischen Karst gelegenen Ortschaften Pale und Mokro, ferner Trilovic und die Hauptstadt Sarajewo selbst in einer Höhe von 2700 m. Die Flugdauer betrug 70 km.

ERZHERZOG JOSEF FERDINAND machte am 27. Januar von Lins aus einen Aufstieg mit seinem Ballon »Salzburg«. In Begleitung des Erzherzogs befanden sich Generalabschauptmann Waldherr und Oberingenieur Naidl. Die Fahrt begann um 7/9 Uhr früh und ging bei prächtigem Wetter vor sich. Der Ballon flog in östlicher Richtung und überstiege bei Meik die Donau. Um 1 Uhr 30 Minuten nachmittags landete er in St. Pölten an, wo bald darauf beim Kaiserwald die Landung glatt vorgenommen wurde.

IM KOMMANDO der Verkehrstruppenbrigade hat ein Wechsel stattgefunden. Feldmarschallleutnant Leopold Schleyer, Edler von Pontemalghera wurde mit der Leitung der technischen Sektion im Kriegsministerium betraut, welche bis vor kurzem der nunmehrige Kriegsminister von Krobatin innehatte. Zum Kommandanten der Verkehrsbrigade wurde Generalmajor Tertin, bisheriger Kommandant der 13. Gebirgsbrigade in Mostar, ernannt. Die Brigade der Verkehrstruppen umfaßt neben des Eisenbahn- und Telegraphentruppen die Luftschifferabteilung und des Automobilkader.

IN RUSSLAND wurde nach einem Bericht des Militärkomitees zur Ausgestaltung der russischen Luftflotte von Februar 1910 bis September 1911 ein Betrag von über vier Millionen Kronen für militärische Zwecke reserviert und hiervon mehr als die Hälfte verwendet. Es wurden 90 Aeroplane angekauft und mit einem Aufwand von einer halben Million Kronen das Aërodon von Sebastopol eingerichtet. Von 101 Offizieren, die die Militärfliegerkurse zu Sebastopol frequentiert hatten, erhielten 23 das höhere militärische Pilotenzugnis und 60 das einfache Zeugnis.

IN PORTSMOUTH soll die Admiralität die Anlage eines großen Flagghafens planen. Es soll die Basis für eine Luftflotte von Flugzeugen und Flugmaschinen werden, denen im Kriege die Rolle zufallen würde, feindliche Luftflotten angreifen und zu verhindern, die Hafensysteme und die dort liegenden Kriegsschiffe zu beschädigen. Langstone Harbour ist angeblich für den Lufthafen in Aussicht genommen, weil sich dort weites, flaches Land befindet, das den Aufstieg der Luftfahrzeuge begünstigen würde, aber auch die Insel Wight kommt in Betracht. Von der britischen Armee werden ferner sieben Flugzeuggeschwader zu je zwölf Apparaten an verschiedenen Punkten des Landes organisiert werden.

IN JOHANNISTHAL, auf dem Berliner Flugplatz, wurde — wie uns dessen Leitung mitteilt — im Monate Januar an 25 Tagen geflogen; sechs hiervon waren halbe Flügtag. An den Flügen beteiligten sich 47 Aviatiker. Am fleißigsten flog der Jeannin-Pilot Stiploček, der 81 Aufstiege in der Gesamtdauer von 9:17:00 machte. Im ganzen wurden 841 Flüge in der Gesamtdauer von 101:11:00 ausgeführt. Die Bedingungen für das Führerzeugnis hat der Wright-Flieger Stöber erfüllt. Überlandflüge machten die Leutnants Schlegel, Caeter, Engwar, ferner Thele und Keidel nach Döberitz; Stägge nach Rudow. Die größte Windstärke wurde am 31. Januar mit 13 m gemessen.

HENRY DEUTSCH de la Meurthe, der allgemein bekannte tatkräftige, generös Förderer der Luftschiffahrt, ist am 6. Februar vom Aero-Club de France zum Präsidenten gewählt worden. M. Deutsch, der bisher die Stelle eines Vizepräsidenten einnahm, war der einzige Kandidat, den man aufgestellt hatte. Die Wahl rief in weiten Kreisen große Befriedigung hervor; es haben sich wenige um die Luftschiffahrt solche Verdienste erworben, wie er, Verdienste, die vor kurzem durch eine besondere Ehrung

von Staats wegen, nämlich durch die Verleihung des Offizierskreuzes der Ehrenlegion, eine gerechte Anerkennung fanden.

DIE RUSSISCHE REGIERUNG hat bekanntlich eine Verfügung getroffen, wonach auf Luftfahrzeuge, wenn sie die russische Grenze überfliegen, scharf geschossen werden soll. Preßberichterstattungen sind nacheinander Gegenmaßregeln ergriffen worden. Ein Ministerialerlaß trifft Vorkehrungen gegen die Luftschiffpionage an der russischen Grenze. Der Erlaß selbst ist bisher nicht veröffentlicht worden. Der »Lokalanzeiger« erzählt diesbezüglich, daß die Polizeibehörden im Osten vom Ministerium des Innern angewiesen worden sind, ausländische Luftfahrer aller Arten mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zur Landung zu zwingen. »Ergibt sich bei der Untersuchung, daß das Fahrzeug aus Rußland kommt, so sind die Insassen vorläufig festzunehmen und das Fahrzeug mit Beschlag zu belegen. Dem Minister des Innern ist sodann unter kurzer Mitteilung des Sachverhaltes sofort telegraphisch Bericht zu erstatten und seine Entscheidung abzuwarten.

»UNSICHTBARE« AÉROPLANE will, wie der »New York Herald« erzählt, das Kriegsdepartement der Vereinigten Staaten für die Armee einführen. Es handelt sich dabei um Aéroplane, deren Tragflächen mit einem zelluloidähnlichen, also durchsichtigen Stoff bespannt sind. Es sollen bereits Versuche mit so ausgestatteten Flugzeugen stattgefunden und geseit haben, daß derlei Apparate, wenn sie in etwa 300 m über der Erde schweben, nahezu unsichtbar oder doch jedenfalls schwer zu entdecken sind. Außerdem gestatten die Flügel den Durchblick auf die Erde, während sie sonst bei vielen Systemen dem Piloten die Ansicht teilweise benehmen. Der aus Fünfkirchen gebürtige Oberleutnant Aladár Tausig vom 52. Infanterieregiment, der der Pilotenschule in Wiener-Neustadt zugeteilt ist, soll eine ähnliche Erfindung gemacht haben. Er konstruierte einen Monoplan, dessen Flügel aus einem gleichfalls durchsichtigen Material hergestellt sind.

ÜBUNGEN im Werfen von Geschossen aus Flugzeugen auf Schiffe wurden kürzlich in Deutschland vorgenommen. Man meldet hierüber folgendes: Die Versuche fanden mit markierten Bomben statt. Als Ziele fungierten die beiden Kriegsschiffe »Hölgeland« und »Ostfriesland«. Die Aufgabe für die Flieger bestand darin, die Wurfgeschosse nicht auf Deck, sondern vielmehr in die Nähe der Schiffskörper fallen zu lassen. Die erzielten Erfolge waren ausgezeichnete. So gelang es aus einer Höhe von 400 m die Geschosse so sicher abzuwerfen, daß die Entfernung vom Schiffskörper zur Einfallstelle nur zwischen 1 und 18 m schwankte. Bei diesen Versuchen wurde kein Zielapparat verwendet. Die Geschosse wurden einfach ohne jede Vorrichtung von der hinteren Kante der Tragflächen herabgeworfen. Man glaubt aus den Resultaten schließen zu dürfen, daß heute schon mit einer ziemlichen Treffersicherheit aus 500–1000 m Höhe gerechnet werden kann. Von anderer Seite werden die Nachrichten über diese Wurfversuche dementiert.

DR. KARL PEUCKER, der bekannte österreichische Kartograph, Anstaltsleiter bei Artaria & Co., sprach bei dem Vortragsabend des Vereines für Landeskunde von Niederösterreich, der im großen geographischen Hörsaal der Universität unter dem Vorsitz des Landesarchivars Dr. Vancsa abgehalten wurde, über »Scheimpfungs« »aérophotogrammetrische« Landesaufnahmen und die Administrativkarte von Niederösterreich. Er erklärte zunächst an der Hand zahlreicher Lichtbilder das geualte »aérophotogrammetrische« Verfahren des vor zwei Jahren verstorbenen österreichischen Hauptmanns Theodor Scheimpfing. An der Gondel eines Ballons wird ein System von sieben photographischen Kameras angebracht, die im Winkel von 45 Grad gegen eine Mittelkamera geneigt sind. Die so gewonnenen Aufnahmen werden durch einen ebenfalls von Scheimpfing erfundenen Transformator horizontalisiert und durch Übergreifen fest lokalisiert. So wird die alte Idee der Vogelperspektive

hier durch ein sicheres Verfahren für die kartographischen Zwecke verwendet. Der Verein für Landeskunde von Niederösterreich beabsichtigt nun, dieses Verfahren, die »rammreue Photokarte«, bei der eben jetzt zur Neuaufnahme gelangenden, von ihm herausgegebenen »Administrativkarte von Niederösterreich« zur Anwendung zu bringen. Wie großes Interesse man der Sache entgegenbringt, bewies der glänzende Besuch der Versammlung.

JOSEF SABLATNIGG erlitt am 8. Februar einen schweren Unfall. Er unternahm von Berlin aus mit dem Oberleutnant zur See Bertram auf einem A. E. G.-Doppeldecker (Konstruktion Stimpf) trotz starken Windes einen Flug nach Hennigsdorf. In einer Höhe von ca. 560 m, über Heiligensee trat ein Defekt am linken Flügel ein; es brach, wie man meldet, die Verwindungsklappe und Sablatnigg wurde zum sofortigen Niedergehen gezwungen. Der große Doppeldecker legte sich schief, Oberleutnant Bertram kletterte auf den rechten Flügel, um ihn durch sein Gewicht wieder aufzurichten; Sablatnigg stellte den Motor ab und ging in steilem Sturzfluge nieder, wobei er Direktion auf die mit einer starken Eisdecke überzogene Havel nahm; etwa 80 m über dem Boden schaltete der Pilot, um über die Häuser hinwegzukommen, den Motor wieder ein, riß den stürzenden Apparat knapp über die Dächer hinweg und warf ihn, 2 m vom Ufer entfernt, ins Wasser. Bertram flog ins Wasser und wurde von Sablatnigg, der selbst an Kopf, Brust und Knie verletzt, bis an die Brust im Wasser steckte, vom Ertrinkungstode gerettet; der Doppeldecker wurde total zertrümmert. Als man die beiden aus Land gebracht hatte, zeigte es sich, daß nicht nur Sablatnigg, sondern auch Bertram vielfache Verletzungen, darunter einen Rippenbruch, erlitten hatte. Sablatnigg hat eine tiefe Schädelwunde, die genäht werden mußte, eine starke Prellung der Kniegelenke und eine Verletzung des Brustkorbes.

EINE AUSZEICHNUNG für Flieger hat Kaiser Wilhelm anlässlich seines Geburtstag am 27. Januar gestiftet: ein besonderes Abzeichen für Militärlieger, das denjenigen unter ihnen verliehen werden soll, die das Feldpilotenexamen bestanden und eine militärische Prüfung auf einer der Fliegerstationen mit Erfolg absolviert haben. Das Ehrenzeichen soll auf der linken Brustseite getragen werden, wird vierreihig sein und ein allegorisches Bild darstellen, eine Stadt, über der ein Flieger schwebt. Die Auszeichnung ist nicht nur für Offiziere, sondern auch für Unteroffiziere und Mannschaften bestimmt, die das Befähigungszeugnis als Feldpiloten erworben haben. Das Abzeichen ist von dem Besitzer jedoch nur so lange zu tragen, als er zum Flugzeugführer im Felde geeignet ist und demgemäß auf der Liste der Militär-Flugzeugführer geführt wird. Bei der Streichung von der Liste muß das Abzeichen zurückgegeben werden. Scheidet ein Inhaber des Abzeichens aus der Fliegertruppe aus, so muß er, um im Besitze des Abzeichens zu bleiben, regelmäßige wiederholte Übungen bei Militärliegerstationen machen. Unter besonderen Umständen, zum Beispiel wenn der Inhaber eines Abzeichens die Befähigung als Militär-Flugzeugführer durch einen Unfall im Fliegerdienst verliert, kann ihm das Abzeichen trotz Streichung des Inhabers von der Liste belassen werden. Inhaber des Abzeichens, die zum Beurlaubenstand übertritten oder aus dem Militärverhältnis ausscheiden, müssen sich zu Wiederholungsübungen verpflichten, die auf die gesetzlich vorgeschriebenen in Anrechnung gebracht werden.

VOM FLUGFELDE in Wiener-Neustadt geht aus folgender Monatsbericht zu: An mehr als der Hälfte der Tage des Monats Januar lagerte dichter Nebel bei ziemlich ruhigem Wetter auf dem Felde, während an den wenigen nebel- und niederschlagsfreien Tagen heftige, vorwiegend nordöstliche Winde übers Feld brausten, so daß im großen ganzen das Wetter den Flugübungen äußerst ungünstig war. Am 15. Januar wurden morgens – 16°4' und am 17. morgens – 14°3' registriert. Geflogen wurde an 17 Tagen durch insgesamt 46½ Stunden; diese Tage teilen sich in 17 Vormittage und nur 7 Nachmittage. Bemerkenswerte Flüge absolvierte Betriebsleiter Illner mit dem Etrich-Monoplan neuester Konstruktion,

sowohl im Einzel- als Passagierflug (Passagier Fräulein Lilly Steinschneider). Trotz widrigem Wetter an den Aufstiegtagen erreichte Illner Höhen von 500 m. Die außerordentliche Geschwindigkeit, die leichte Manövrierfähigkeit dieses Apparats fanden Anerkennung durch das fachmännische Urteil unserer Militärpiloten sowie die Bewunderung der Besucher des Flugfeldes, unter denen sich Hofrat Graf Lamezan und Statthalterrat von Hammer befanden. Auch Herr Igo Erlich war des öfters anwesend. Herr Ingenieur F. Wels arbeitet seit Anfang dieses Jahres in strengster Abgeschlossenheit, unermüdet an der Fertigstellung eines Modellfliegers eigener Erfindung. Die Flugtafel ist erfährt dahin eine Änderung, daß für die Flüge am Felde in Hinkunft nur die Gesamtzeit der Flugübungen aufgenommen wird, während die Überlandflüge wie bisher einzeln verzeichnet werden.

DAS 350. PILOTENDIPLOM hat der Deutsche Luftfahrerverband am 18. Januar angestellt. Inhaber dieses Zennisses ist der bayerische Leutnant Demmel, der am 18. Januar an dem Flugfeld Oberwiesenfeld (München) auf Otto-Zweidecker die Fliegerprüfung bestand. Die Zahl 350 bezeichnet naturgemäß nicht die Zahl der wirklich vorhandenen deutschen Flieger, denn sie umfaßt außer den praktisch noch tätigen Aviatikern z. B. auch alle seit Anfang des Jahres 1910 zurückgelegten deutschen Fliegengführer. Auch die ausländischen Flieger sind eingerechnet, die ihre Flugzeugführerprüfung in Deutschland bestanden haben. Dafür fehlen in der Zahl diejenigen deutschen Flieger, die ihr Zeugnis im Auslande erwarben. Auch die bedeutende, nicht bekannte Zahl der deutschen, auf militärischen Flugplätzen ausgebildeten Militärlieger, die weit größer ist als die Zahl der an öffentlichen Flugfeldern ausgebildeten, ist nicht mitgerechnet. Das Verhältnis, in dem die Anzahl der deutschen Fliegengführer sich vermehrt hat, geht aus den folgenden Angaben hervor: das erste Zeugnis wurde am 1. Februar 1910 ausgeben, das 50. am 17. Januar 1911. Ein Jahr nach Anstellung des ersten Zeugnisses waren 53 Fliegerpatente erteilt. Zeugnis Nr. 100 trägt das Datum des 24. August 1911, Nr. 150 das Datum des 15. Januar 1912. Am Schluß des zweiten Jahres hatte der Deutsche Luftfahrerverband 155 Zeugnisse ausgeben. Der 200. Pilot erhielt sein Patent am 14. Mai 1912, der 250. am 8. Juli 1912, der 300. am 9. Oktober 1912, der 350. am 18. Januar 1913. Das erste Jahr brachte also 58 Flieger, das zweite 102, das dritte bis jetzt 195.

WILHELM KRESS, der vor einiger Zeit in einer Polemik gegen den Herausgeber des großen Fachwerkes »Buch des Fliegers«, Oberstleutnant Hermann Hoernes, einen Tou anschlug, den wohl seine besten Freunde und Gönner nicht billigen konnten, weil er sich bis zu groben Beschimpfungen verließ, wird nun die Folgen dieser Ausschreitung zu tragen haben, weil sich der beleidigte und beschimpfte Offizier in seiner höchst peinlichen Situation an den Ehrenrat wenden mußte und nunmehr verhalten ist, gegen Wilhelm Kress die Ehrenbeleidigungsklage einzubringen. Kress wird sich demzufolge für seine schwer beleidigenden Ausfälle vor dem Schwurgerichte zu verantworten haben. Es zeigt sich jetzt, daß diejenigen dem außerordentlich ehrgeizigen und überaus reisbaren alten Herrn durchaus keinen guten Dienst erwiesen haben, die ihn in seiner Kampflust bestärkten, anstatt ihn zu beruhigen und zurückzuhalten. Wir haben seinerzeit die für die gesamte österreichische Flugtechnische Welt so überaus bedauerliche und höchst peinliche Kontroverse zwar sehr aufmerksam verfolgt, jedoch, um ja nicht noch Öl ins Feuer zu gießen, weiter mit keinem Worte mehr davon Erwähnung getan. Heute aber, wo schon alle Zeitungen darüber berichten, daß die Sache bereits bei Gericht anhängig ist und ein öffentlicher Schwurgerichtsprozeß bevorsteht, hätte unser einseitiges Schweigen keinen Sinn

und keinen Zweck mehr. — Nachdem der Geklagte zufolge eines erlittenen Schlaganfalles nicht zu seiner Einvernahme bei Gericht erscheinen kann, was der in seine Wohnung entsendete Gerichtsarzt bestätigte, mußte die Verhandlung dieser Angelegenheit auf unbestimmte Zeit vertagt werden.

ÜBER DIE DARDANELLEN unternahm am 6. Februar vormittags der griechische Militärflieger Moutoussis mit dem Beobachtungsoffizier Moraitinis einen Rekognoszierungsflyer. Er stieg von der Bai von Mudros auf, überflog Imbros durchquerte die Halbinsel Gallipoli und die Dardanellen in einer Höhe von 1300 m und ließ auf das Türkenarsenal von Nagara vier Bomben fallen. Dann kehrte er zurück, und da der Motor einen Defekt zeigte, ließ er sich wohlbehalten auf ein griechisches Kriegsschiff an der Dardanellenmündung nieder. Über seinen Flug erzählt Moutoussis folgendes: »Alles ging gut. Wir flogen gegen das Kap Nagara, vollendeten die Rekognoszierung der türkischen Flotte auf der Höhe des Kaps Sufia der Halbinsel Gallipoli, flogen hierauf über die Stadt Madillos und übersetzten zweimal die Meerenge bei Nagara, wo wir die vereinigte türkische Flotte sahen. Als wir uns vergewissert hatten, daß wir uns über dem Arsenal befanden, ließen wir vier Bomben fallen. Man konnte die Flotte deutlich wahrnehmen. Auf dem Rückfluge sahen wir über den Schiffen kleine Rauchwolken und das Anflitzen von Kanonen, aus denen offenbar gegen uns Schüsse abgegeben wurden. Doch wurde der Apparat von keinem Geschosse getroffen. Hierauf überflogen wir neuerdings im Zickzackfluge die Halbinsel auf demselben Wege, auf dem wir gekommen waren, wobei wir das türkische Lager überblicken konnten. Die Halbinsel bot den Anblick eines ungeheuren Militärarsenals. Kleine Rauchwolken längs des Weges, den wir nahmen, deuteten darauf hin, daß die türkischen Truppen Schüsse gegen den Hydroplan abgaben. Nach dem wir die Halbinsel Gallipoli überflogen hatten, beschlossen wir, nach Mudros zurückzukehren, aber infolge eines Motordefekts besetzten wir vorzeitig den Flug. Dieser Flug gestattet die Feststellung, daß der Hydroplan die gelangene Rekognoszierung mit Leichtigkeit ausgeführt hat. Während des Fluges über dem Fort von Nagara stellte Moraitinis mittels eines Fernrohrs Beobachtungen an.« Moraitinis äußerte sich folgendermaßen: Das Ergebnis der Rekognoszierung übertrifft alle Erwartungen. Ich glaube, daß die Hydroplane im Seekriege werden wertvolle Dienste leisten können. Der Flug wurde in 2½ Stunden ausgeführt und erstreckte sich über einen Weg von 180 km.

EUGEN WIENCZERS, der bekannte Aviatiker, ist vom Schwurgericht in Leipzig wegen betrügerischen Bankrotts sowie wegen Meineids unter Zuhilfenahme mildernder Umstände zu zwei Jahren sechs Monaten Gefängnis verurteilt worden, wovon vier Monate als durch die Unternehmungshaft verbüßt erachtet werden. Der dreißigjährige Eugen Wienczers, ursprünglich Rennfahrer, war einer der ersten Deutschen, die sich in der Flugtechnik einen Namen machten und der auch mehrfach bei Wettflügen im In- und Auslande schöne Erfolge erzielte. Besonders bekannt machte ihn sein Flug um das Straßburger Münster, damals eine erstaunliche Leistung, durch die er sich an die Seite der tüchtigsten französischen Flieger stellte. Auch an den Flugwettbewerben in Johannisthal war er stark beteiligt. Später konkurrierte er bei den von den deutschen Flugzeugwerken Leipziger-Liudental veranstalteten Flugkonkurrenzen. Im Frühling vorigen Jahres machte Wienczers durch ein Liebesabenteuer mit einer romantischen Entführungsgeschichte von sich von neuem reden. Bei seinen Leipziger Flügen hatte er ein junges Mädchen aus sehr reichem Hause kennen gelernt. Die junge Dame unternahm mit ihm einen Aufstieg und die beiden verlobten sich dann heimlich. Die Eltern suchten die Liebenden zu trennen, indem sie das junge Mädchen in einer Pension am Rhein unterbrachten. Von dort entfloh sie mit Hilfe ihres Geliebten, der sie nach London führte und sich dort mit ihr trauen ließ. Nach der Rückkehr von London erfähr

Wienciers, daß die Staatsanwaltschaft in Leipzig inzwischen gegen ihn einen Steckbrief wegen betrügerischen Bankrotts und Meineids erlassen habe. Er stellte sich daraufhin in Berlin der Behörde und wurde nach Leipzig in Untersuchungshaft übergeführt. Wienciers hatte sich schon seit langem in finanziellen Schwierigkeiten befunden. Nach den Ausführungen der Anklage ist er bereits seit dem Jahre 1910 zahlungsunfähig, hat aber nach der Zeit noch erhebliche Geschäfte abgeschlossen. Nach seinen ersten erfolgreichen Anfängen hatte Wienciers in Frankfurt am Main von der Flugzeugfabrik Pilot-Gesellschaft einen Bléiot-Apparat erworben, war aber mit der Zahlung in Rückstand geblieben. Als er verklagt worden war, sind die Gerichtskosten von ihm eingetrieben werden sollten, leistete er den Offenbarungseid. Vorher hatte er an eine Witwe Hensel, die in dem jetzigen Prozeß mitangeklagt war, eine Reihe Wertobjekte überschrieben, da er ihr angeblich 20.000 M. schuldete. Die Anklage faßt dies als eine Schiebung auf; sie ging davon aus, daß Wienciers der Hensel nichts oder zum mindesten nicht so erhebliche Summen schuldete. Die der Hensel überschriebenen Werte seien sein Eigentum gewesen und er habe daher bei Leistung des Offenbarungseides diesen Besitz wesentlich verschwiegen. Außerdem soll Wienciers an den Direktor der Deutschen Flugzeugwerke Leipzig-Lindenthal eine Forderung von 100 M. gehabt haben, die er ebenfalls in dem eingereichten Vermögensverzeichnis verschwiegen hat. Was die Entführungsgeschichte anbelangt, erzählte Wienciers bei der Verhandlung, welche am 29. Januar begann, er sei kurz nach seinem Verlassen von Leipzig, und zwar im Mai, mit der Tochter des Kommerzienrats M. in Antwerpen zusammengetroffen. Beide seien von dort nach London gereist, und dort habe am 21. Juli die Trauung stattgefunden. Wienciers gab zu, daß dies ohne die Einwilligung der Eltern des noch minderjährigen Mädchens geschehen sei, die auch von der Trauung erst später erfahren. Der Schwiegervater von Wienciers hat übrigens die Klage auf Scheidung der Ehe eingeleitet, da er die Ehe bei der Minderjährigkeit des Mädchens als ungültig betrachtet. Am 6. Februar erlos in dem Schwurgerichtsprozeß das oben erwähnte Urteil. Die Mitangeklagte Hensel bekam wegen Beihilfe zum betrügerischen Bankrott und Abgabe falscher eidesstattlicher Versicherungen unter Zubilligung mildernder Umstände sechs Monate Gefängnis, wovon ein Monat für verübt ersucht wird.

Patentbericht.

mitgeteilt vom Patentamt Dr. Fuchs und Ingenieur Kornfeld nach Hamburg, Wien. VII. Siebensterngasse 1.

Österreich.

Angelegt am 15. Januar 1913, Einspruchsfrist bis 15. März 1913.

Kl. 77 d. Josef Müller, Kaufmann in Prag, und Antonin Ulrich, Ingenieur in Obora bei Nen-Bydžov, Böhmen. — Gleichgewichtsregler für Flugmaschinen, bei welchem die Steuerorgane durch einen Kolben betätigt werden, auf welchen zu beiden Seiten Druckluft einwirkt, die mittels einer Quecksilberwage mit Schwämmen gesteuert wird: Die Schwämme der Wage wirken durch ein Gestränge auf ein System von Asteilventilen ein, die mit dem Kolbenrohr an mehreren Stellen verbunden sind, so daß sich bei dem der Kraft des Luftstromes entsprechenden größeren oder geringeren Neigen der Flugmaschine eine größere oder geringere Zahl von Ventilen für einen oder der anderen Hälfte des Kolbenrohrs öffnet, wodurch die Lage des Kolbens und dadurch auch die Wirkung der Steuerorgane mehr oder weniger geändert und auf diese Weise ein fortwährendes Regeln erzielt wird.

Kl. 77 d. Lewis Ginter Young, Privatier in New York. — Flugmaschine: Der hintere Rumpfteil besteht aus mehreren gegeneinander verstellbaren Einzelteilen, so daß er durch geeignete Beordnungs mittel während des Fluges nach verschiedenen Radien gekrümmt werden kann.

Angelegt am 1. Februar 1913, Einspruchsfrist bis 1. April 1913.

Kl. 77 d. Luftschiffantrieb-Ges. m. b. H., Berlin. Auttriebsvorrichtung für Luft- und Wasserfahrzeuge u. dgl. mit jalousieartigen, in der Fahrtrichtung hin und her bewegten Treibflächen: Zwecks Erzielung einer verschiedenartigen Geschwindigkeit für Hin- und Hergang der Treibflächen werden die mit Schraubenrillen versehenen Seiten unter Zwischenschaltung einer Zahnräderübersetzung von hin und her schwingenden Sektoren angetrieben, aus denen der nichtrotierende Pleuelstangenkopf in baksanter Weise derart angelenkt ist, daß seine Bewegungsbahn außerhalb der Verbindungslinie zwischen Kurbelwelle und Sektorenwelle liegt.

Deutschland.

Angelegt am 16. Januar 1913, Einspruchsfrist bis 16. März 1913.

Kl. 77 a. Louis Adolphe Hayot, Beauvais, Frankreich. — Flugzeug, bei dem durch tangential über die Tragflächen strömende Gas- oder Dampferstrahlen Antrieb erzeugt wird.

Kl. 77 a. Heinrich Klingler, Villingen i. B. — Doppelt bespannte Tragfläche, deren Wandungen gegenüber verschiebbar sind.

Angelegt am 23. Januar 1913, Einspruchsfrist bis 23. März 1913.

Kl. 77 a. Max Mübter, Königsberg i. Pr., Fließstraße 27. Schwingenflugzeug.

Kl. 77 a. Max Richter, Berlin, Friedrichstraße 122/123. Aus federartigen Einzeltragflächen zusammengesetzte Tragfläche für Flugzeuge.

D. R. Gebräuchsmuster.

Ernst Röber, Haus Neindorf, Harz. — Aeroplanrumpf. — Dr. Walter Lüssater, Johannthal. — Stahlträger mit Holzeinlage.

Johannes Grünewald, Hannover, Am Schiffgraben Nr. 52. — Stiel für Luftfahrzeuge aus Fernrohr mit Hobikera.

LITERATUR.

Eine historische Fundgrube.

„Katalog der historischen Abteilung der ersten Internationalen Luftschiffahrts-Ausstellung (IIa) zu Frankfurt a. Main 1909.“ Von Dr. Louis Liebmann und Dr. Gustav Wahl. Mit 2 Tafeln und 80 Abbildungen. Frankfurt a. M. Druck und Verlag von Wüsten & Co. Preis 30 M.

Jeder, der die »IIa«, die Internationale Luftschiffahrts-Ausstellung in Frankfurt a. M., gesehen hat, erinnert sich gerne an das dort Gebotene. Schon aus diesem Grund dürfte das prächtige Katalogwerk, das jetzt abgeschlossene vorliegt, vielen willkommen sein. Die Zusammenstellung hat indes, abgesehen von ihrer Beziehung zur »IIa«, einen ganz selbständigen Wert, indem sie ausführliche Angaben über seltene Stücke (alte Bilder, Medaillen, Stiche, Bücher etc.) vereinigt, die als Quellen für die historische Forschung von der größten Wichtigkeit sind.

Das umfangreiche Material, das man hier beisammen findet, ist in zwei Hauptteile geschieden: die Bilderabteilung (bearbeitet von Dr. Liebmann) und die Bücherabteilung (bearbeitet von Dr. Wahl) und innerhalb jeder dieser Abteilungen systematisch nach Gruppen geordnet. Jedes zur Ausstellung gelangte Objekt erhält eine eingehende Beschreibung, um die Identifizierung gegenüber ähnlichen Gegenständen zu ermöglichen. In erläuternden Zusätzen zu den Aufnahmen sind die Resultate der Ermittlungen betreffs der Künstler, der Verfasser, der Gegenstände selbst und ihrer Bedeutung niedergelegt. Bei jedem Objekt ist der Ansteller, beziehungsweise der gegenwärtige Fundort angegeben. Dadurch wird die teilweise Be-

schaffung des Materials für wissenschaftliche Zwecke erleichtert.

Das Werk will, wie sein Vorwort ausspricht, nicht als eine aeronautische Ikonographie oder Bibliographie gelten. »So reich auch das aus privatem und öffentlichem Besitz zusammengeströmte Material war, so war es doch von Vollständigkeit weit entfernt. Die für die Aufnahme der Ausstellungsgegenstände gesetzte zeitliche Grenze — das Jahr 1900 — wurde bei der nachträglichen Bearbeitung der Objekte festgehalten.« Trotz der Bescheidenheit dieser Ankündigung ist das Werk doch imposant ausgefallen, und jeder Leser wird seine Freude an dem Reichtum des Inhaltes haben.

Sehr praktisch sind die drei Register, die jedes Nachschlagen außerordentlich erleichtern: das Aussteller- und Fundortsverzeichnis, das Titelregister und das Sachregister. In das letztere sind auch biographische Notizen über Leben und Leistungen von Luftschiffern der Vergangenheit eingefügt worden.

Dem Text des Kataloges geht ein kurzer Bericht über die historische Abteilung voraus, der im Auftrag der wissenschaftlichen Kommission der »Illa« erstattet wurde und aus Zweckmäßigkeitsgründen nicht in dem von Professor Dr. Lepsius und Professor Dr. Wachsmuth in der »Denkschrift der Ersten Internationalen Luftschiffahrts-Ausstellung (Ila) zu Frankfurt a. M. 1909« veröffentlichten offiziellen Bericht, sondern im vorliegenden Werk wiedergegeben wurde.

Eine Hauptsache bei dem prächtigen Werk ist natürlich die Wiedergabe der interessantesten Objekte durch Illustration. Auch in dieser Beziehung wurde Vortreffliches geleistet. Es ist noch zu erwähnen, daß der Verlag des Buches in die Hände eben jenes Institutes (Kunstanstalt Wästen & Co.) übergegangen ist, das in so vortrefflicher Weise den Druck besorgt hat.

BRIEFKASTEN.

»SIMPLON« in G. — Der Aviationer Bielovucic ist gebürtiger Persaner, aber in Frankreich naturalisiert. Er ist 28 Jahre alt.

L. v. T. in S. — Der französische Aéroplane mit den zusammenklappbaren Flügeln, der einem Käfer so sehr ähnelt, ist eine Konstruktion von Marçay-Moonen.

„La Navigazione Aerea“

Italianische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. Luigi Mina
vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag
E. Voghera, Via Po 3, Rom.

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angegliederten Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen
Konstruktionsschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Hefen von 24 bis 32 Seiten mit technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen — Kugelballons, Lenkballons und Aeroplane — Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luftschiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:

ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.

Auswärts: 20 „ „ „ 13 „ „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

— Erscheint einmal im Monat. —

DIE »WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG«

sollte jedermann abonnieren, der sich für Luftschiffahrt und Flugtechnik interessiert, denn er findet darin regelmäßig alles Neue und Wissenswertes aus diesen beiden Gebieten.

Photographische Verlagsgesellschaft m. b. H., Halle a. S. und Berlin.

Photographische Rundschau und Mitteilungen.

Reich illustrierte Halbmonatschrift für Freunde der Photographie.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Forscher, Fachmänner und Amateure

von PAUL HANKEKE, Prof. Dr. LUTHER und F. MATTHIES-MASUREN.

Jährlich 12 Gravüren und etwa 300 Kunstdrucktafeln.

ERSCHEINT zweimal monatlich.

PREIS vierteljährlich M. 3.—, unter Streifband M. 3.60, Ausland M. 4.50.

Das führende Organ für Kunst- und Liebhaberphotographie

veröffentlicht in vortrefflichen Reproduktionen die besten Werke
der künstlerischen Photographie des In- und Auslandes.

Abonnements durch alle Buch- und Photohandlungen, bei der Post und dem Verlag.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1912/13. Schnellzugs-Verbindungen.

Winter 1912/13.

Gültig vom 1. November 1912.

Wien (Südb.) - K. k. priv. S. G.

Über Cervignano		Über Cormons		Über Aia		Über Fontebba	
Wien Südb.	645	Wien Südb.	645	Wien Südb.	645	Wien Südb.	645
Summaring	1008	Summaring	1008	Summaring	1008	Summaring	1008
Bruck a. d. M.	1012	Bruck a. d. M.	1012	Bruck a. d. M.	1012	Bruck a. d. M.	1012
Gratz	1188	Gratz	1188	Gratz	1188	Gratz	1188
Merburg Hauptbhf.	1292	Merburg Hauptbhf.	1292	Merburg Hauptbhf.	1292	Merburg Hauptbhf.	1292
Chilb.	1412	Chilb.	1412	Chilb.	1412	Chilb.	1412
Liebau	1532	Liebau	1532	Liebau	1532	Liebau	1532
Abbadia-M.	1652	Abbadia-M.	1652	Abbadia-M.	1652	Abbadia-M.	1652
Fiume	1772	Fiume	1772	Fiume	1772	Fiume	1772
Nabresina	1892	Nabresina	1892	Nabresina	1892	Nabresina	1892
Triest B. B.	2012	Triest B. B.	2012	Triest B. B.	2012	Triest B. B.	2012
Maltona	2132	Maltona	2132	Maltona	2132	Maltona	2132
Venedig	2252	Venedig	2252	Venedig	2252	Venedig	2252
Malina	2372	Malina	2372	Malina	2372	Malina	2372
Florenz	2492	Florenz	2492	Florenz	2492	Florenz	2492
Rom	2612	Rom	2612	Rom	2612	Rom	2612
Napoli	2732	Napoli	2732	Napoli	2732	Napoli	2732

Deutsche Reichs-Eisenbahnen

Über Aia

Budapest (Südb.) - K. k. priv. S. G.

Über Cormons

Über Aia

Über Cervignano		Über Cormons		Über Aia	
Wien Südb.	645	Wien Südb.	645	Wien Südb.	645
Summaring	1008	Summaring	1008	Summaring	1008
Bruck a. d. M.	1012	Bruck a. d. M.	1012	Bruck a. d. M.	1012
Gratz	1188	Gratz	1188	Gratz	1188
Merburg Hauptbhf.	1292	Merburg Hauptbhf.	1292	Merburg Hauptbhf.	1292
Chilb.	1412	Chilb.	1412	Chilb.	1412
Liebau	1532	Liebau	1532	Liebau	1532
Abbadia-M.	1652	Abbadia-M.	1652	Abbadia-M.	1652
Fiume	1772	Fiume	1772	Fiume	1772
Nabresina	1892	Nabresina	1892	Nabresina	1892
Triest B. B.	2012	Triest B. B.	2012	Triest B. B.	2012
Maltona	2132	Maltona	2132	Maltona	2132
Venedig	2252	Venedig	2252	Venedig	2252
Malina	2372	Malina	2372	Malina	2372
Florenz	2492	Florenz	2492	Florenz	2492
Rom	2612	Rom	2612	Rom	2612
Napoli	2732	Napoli	2732	Napoli	2732

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien“.

Nummer 5.

Wien, 1. März 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Bevorstehende Ereignisse. — Wilhelm Kress. — Oberleutnant Nittner f. — Neue Weltrekord. — Der Prinz Heinrich Flieg. — Die Schelkenpreise Michelin. — Die Luftflottenaktion. — Todesopfer. — Österreichischer Luftschiffer-Verband. — K. k. Österreichischer Aëro-Klub. — Notizen. — Patentbericht. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

BEVORSTEHENDE EREIGNISSE.

Wie an dieser Stelle bereits an einigen Beispielen gezeigt wurde, ist ein Nachlassen des Sportbetriebes auf dem Gebiete der Luftschifffahrt im Jahre 1913 durchaus nicht zu befürchten. Ein reiches Programm von Wettbewerben aviatischer wie ballonsportlicher Natur läßt eine eher noch steigende Vielfältigkeit der Ereignisse erwarten.

Für das Meeting, welches sich in Reims um den aviatischen Gordon Bennett-Wettbewerb ranken soll, werden nach den bisherigen Subskriptionen, wie man aus Frankreich meldet, bei 300.000 Francs zur Verfügung stehen. Ein Drittel dieses Betrages hat ein einzelner Mann gespendet, nämlich der bekannte Flugmaschinenkonstrukteur Deperdussin.

Jacques Schneider hat für einen Wasserflugzeug-Pokal (Coupe d'Aviation Maritime) einen Wanderpreis im Werte von 25.000 Francs und drei jährliche Prämien von 25.000 Francs in bar gestiftet. Dieser Preis ist für eine internationale Wasserflugzeugkonkurrenz über eine Strecke von mindestens 150 Seemeilen bestimmt. Zum ersten Male wird Frankreich diese Konkurrenz veranstalten. Die siegreiche Nation ist verpflichtet, den Pokal auf jede Herausforderung hin zu verteidigen, die ein anderes Land vor dem 1. März jeden Jahres an sie richtet, und zwar muß die jeweilige Inhaberin des Pokals die Konkurrenz bei sich und auf ihre Kosten veranstalten. Der französische Aëro-Klub kann den Fortschritten des Flugwesens entsprechend das Reglement der Prüfung ändern und diese Änderungen müssen nach ihrer Anerkennung durch die Fédération Aéronautique Internationale von dem Klub, dem die Veranstaltung obliegt, angenommen werden.

Der Klub, welcher in fünf Jahren dreimal die Konkurrenz gewinnt, wird endgültig Eigentümer des Pokals. Die F. A. I. hat auf ihrem letzten Pariser Kongresse das Reglement des Preises bestätigt.

Der Pokal Schneider wird diesmal in Monaco ausgetragen werden. Der französische Aëro-Klub ist mit dem International Sporting-Club von Monaco übereingekommen, daß dieser Wettbewerb sich dem dortigen Wasserflugzeug-Meeting anschließen und nach dessen Abschluß am 16. April veranstaltet werden soll.

Der im April stattfindende Wettbewerb der Wasserflugzeuge an der Riviera mit dem Hauptquartier Monaco verspricht auch sonst glänzend zu werden. Es liegen von französischer Seite Anmeldungen vor von Blériot, Borel, Morane, Deperdussin, Paulhan, Astra, Nieuport, Hanriot, Caudron und Breguet. Außerdem sind auch italienische und englische Nennungen zu erwarten. Der Hafen von Monaco hat sich schon einmal als Schauplatz eines Wasserflugzeug-Meetings vortrefflich bewährt.

Der seit dem Jahre 1908 alljährlich ausgeschriebene Michelin-Pokal für den längsten Distanzflug im Aéroplan ist 1912 nicht vergeben worden, weil sich kein Flieger um ihn beworben hat. Infolgedessen wird die Coupe Michelin 1913 im Sinne des Reglements mit dem doppelten Betrage, d. h. mit 40.000 Francs ausgeschrieben. Die Trophäe geht in den Besitz jenes Fliegers über, der bis zum 1. Januar 1914 die größte Distanz in geschlossener Strecke zurückgelegt hat. Diese Distanz muß mindestens 2000 km betragen. Ein Wechsel des Apparates ist verboten, hingegen sind Zwischenlandungen und Reparaturen wie in früheren Jahren gestattet. Der Flug kann an einem Tage oder an mehreren Tagen unternommen werden, doch bleibt die Zeit zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang (nach den offiziellen Angaben der Sternwarte) ausgeschaltet. Die Gesamtdistanz ergibt sich durch Addition der einzelnen Flüge. Ein Flug wird jedoch nicht anerkannt, wenn der Pilot zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang bloß eine Distanz durchflog.

hat, die geringer ist als jene, die in einem ununterbrochenen Fluge während derselben Zeit bei 50 km Durchschnittsgeschwindigkeit zurückgelegt werden könnte. Die bisherigen Inhaber der Coupe Michelin sind: 1908 Wilbur Wright mit einem Distanzflug von 124·7 km, 1909 Henry Farman 234·2 km, 1910 Tabuteau 582·9 km, 1911 Helen 1252·8 km; im verflossenen Jahre bewarb sich, wie gesagt, niemand um den Pokal.

Außer diesem Pokal gibt Michelin bekanntlich auch seinen doppelten Bombenwurfpreis, 50.000 Francs und 25.000 Francs. Die Bestimmungen dafür werden in dieser Nummer an besonderer Stelle mitgeteilt.

Schon im vorigen Jahre war ein ostdeutscher Rundflug geplant. Er wurde nun vor kurzem aber auch für 1913 von der Ortsgruppe des Luftfahrer-Verbandes aufgegeben, weil man erst warten will, bis einige Flugstützpunkte vorhanden sind. Statt dessen will der Ostpreussische Verein für Luftfahrt eine größere Flugveranstaltung zu stande bringen. Er plant für diesen Sommer einen Rundflug in Ostpreußen, wozu man das nötige Geld in der Hauptsache durch eine Lotterie zusammenzubringen hofft.

Das preussische Kriegsministerium will im Mai dieses Jahres in Döberitz einen Wettbewerb für fahrbare Flugzeuge veranstalten und hat sich an die Flugzeugfabriken gewendet mit der Aufforderung, sich an dem Bewerb zu beteiligen und bis zum 1. Mai den Bedingungen entsprechende Maschinen auszuliefern. Die Heeresverwaltung will mit ihrer Ausschreibung die Werke veranlassen, ein Universalflugzeug zu konstruieren, das mit eigener Kraft auf Straßen sich fortbewegen kann und in zwei Stunden flugfertig montiert, in einer Stunde demontiert werden kann. Die angemeldeten Maschinen müssen außer den Montier- und Demontierprüfungen auch Beweise ihrer Flugfähigkeit liefern. Hierzu bemerkt die »B. Z. a. Mittag«: »Daß die Flugzeugfabrikanten gerade im gegenwärtigen Momente nicht sehr erbaut davon sein können, vom Kriegsministerium, ihrem besten — fast einzigen — Kunden, vor eine neue Aufgabe gestellt zu werden, die mehr in das Fach des Automobilbaues schlägt, ist begreiflich. Jetzt, wo die neuen Typen 1913 ausgebaut und erprobt werden müssen, wo die großen Wettbewerbe zu Land und zu Wasser vor der Türe stehen und auch die verschärften Abnahmebedingungen für Heeresflugzeuge die Fabriken zu äußerster Anspannung ihrer Leistungsfähigkeit zwingen, ist es den Werken schwer, ihre Kräfte in den Dienst einer neuen Sache zu stellen.«

Über eine sehr bedeutende deutsche Veranstaltung, den Prinz-Heinrich-Flug (III. Zuverlässigkeitssung am Oberrhein), werden die Leser durch eine separate Mitteilung unterrichtet.

Zwischen dem Arbeitsausschuß für den Wasserflugzeugwettbewerb, der für den Juli 1913 für den Bodensee geplant ist, und Vertretern der kartellierten Flugzeugindustrie haben in Straßburg Verhandlungen stattgefunden, bei denen die Ausschreibung

festgelegt wurde. Als voraussichtlicher Termin des Meetings wurde die Zeit vom 8. bis 13. Juli festgelegt.

Es stehen Preise im Gesamtbetrage von 100.000 M. für den Wettbewerb zur Verfügung, davon 70.000 M. zur Dotierung des Großen Preises vom Bodensee. Die Zuverlässigkeits- und Geschwindigkeitsprüfung erfolgt über eine Strecke von 200 km. Auch sollen Prämien ausgesetzt werden für hervorragende einschlägige Konstruktionsdetails, z. B. für eine Schwimmerkonstruktion, für Anwerfvorrichtungen und Aufzugsvorrichtungen für Fahrgestelle.

Die Wasserflugwettbewerbe in Deutschland machen allen Beteiligten schwere Sorgen. Auf Wunsch des Reichsmarineamts sollen zwei Meetings auf hoher See, eines auf Binnengewässern stattfinden. Es haben Vorbesprechungen zwecks Abhaltung eines internen Marinewettbewerbes in Putzig, der im Mai arrangiert werden sollte, stattgefunden. Der Bodensee-Wettbewerb ist nun gesichert. Hoffentlich fallen auch die Bedenken, die von verschiedenen Seiten gegen Wettbewerbe an der Küste geäußert wurden.

WILHELM KRESS †.

Am 24. Februar verschied zu Wien im Alter von 77 Jahren Wilhelm Kress, der älteste und bekannteste österreichische Flugtechniker. Zu den Lähmungserscheinungen, an denen der herzkranke Mann seit mehreren Wochen litt, kam in den letzten Tagen eine Affektion der Lunge hinzu. Eine schwere Influenza in Verbindung mit einer Lungenentzündung schwächten seinen ohnehin erschöpften Organismus derart, daß ein rapider Kräfteverfall eintrat. Seine Gattin und seine Tochter betreten ihn anspöndelnd, doch gab der behandelnde Arzt nur wenig Hoffnung auf eine Genesung. Die Fiebererscheinungen und die Herzschwäche nahmen stündlich zu und am 24. Februar, um 1/4 7 Uhr abends, trat der Tod ein.

Wilhelm Kress stammt von deutschen Eltern und wurde am 29. Juli 1836 in St. Petersburg geboren. Er war nach Erfart zuständig, ließ sich aber im Alter von 37 Jahren dauernd in Österreich nieder, wo er nach dem Jahre 1904 naturalisiert wurde.

Kress besuchte in St. Petersburg das deutsche Realgymnasium in St. Petri. Infolge sehr guten musikalischen Gehörs und vorzüglicher Stimme wurde er zuerst zum Sänger ausgebildet, da sich aber seine Stimme später verschlechterte, wurde er Klaviermacher.

Mit 21 Jahren, 1857, verließ Kress Petersburg und kam nach einer größeren Tour durch Europa 1859 zum erstenmal nach Wien, wo er ihm sehr gefiel und er ein Jahr blieb. 1873 kehrte er, damals aus Frankreich von der Weltanstellung angelockt, wieder nach Wien zurück und blieb seit der Zeit hier ansässig. Schon von der frühesten Jugend hatte Kress ein besonderes Interesse für technische Fragen und Erfindungen. Im Jahre 1863 durch einen Zeitungsartikel über ein Projekt eines lenkbaren Ballons angeregt, wendete er seine Aufmerksamkeit dem Problem der Luftschiffahrt zu. Nach mehrfachen Rechnungen und Projekten von lenkbaren Ballons auf dem Papier kam er zu der Überzeugung, daß der lenkbare Ballon nicht geeignet ist, den Kampf mit dem Winde aufzunehmen.

Anfangs 1864 baute Kress kleine Luftschrauben, die sehr guten Nutzeffekt zeigten. Als dann im Sommer desselben Jahres Kress eines Tages sich damit unterhielt, einen gewöhnlichen Papierdrachen zum Steigen zu bringen, und infolge des so schwachen Windes erst nach einem angestrengten Anlaufen den Drachen zum Steigen bringen konnte, kam ihm — nach seiner Angabe — der Gedanke, daß der Drachen, wenn er mit seinen Luftschrauben verbunden würde, welche durch einen entsprechend leichten Motor angetrieben werden, auch bei ruhiger Luft ohne Schnur, selbstständig sich in die Luft erheben und fortfliegen können müßte. Damit wäre aber die Flugmaschine ohne Ballon fertig. Kress besaß sich aus, ein Modell eines solchen Drachensfliegers zu bauen, bei dem die Luftschrauben — da ein leichterer Motor nicht zu haben war — durch eine Uhrfeder angetrieben wurden.

So entstand im Jahre 1864 sein erstes Modell eines Drachensfliegers, welches aber wegen des zu schweren Motors nicht zum Fliegen gebracht werden konnte. Alle Bemühungen zur Beschaffung eines leichten Motors waren vergebens. Explosionsmotoren gab es damals noch nicht, und die Dampfmaschinen waren viel zu schwer. Kress wendete nun, wie er selbst berichtet, seine wenigen Maassenden der Erfindung eines leichten Motors zu, ohne indessen hierin Erfolge zu erzielen.

Anfangs der Siebzigerjahre gelang es Kress, einige kleine Schraubenflieger zum freien Flug zu bringen, und schließlich brachte Kress 1877 das kleine Modell eines Drachensfliegers zum freien Flug, welches, wie Ingenieur Josef Popper nachgewiesen hat, in allen Hauptteilen mit den von Pénaud in den Jahren 1871—1876 gebauten Modellen übereinstimmt. Er zeigte dasselbe dem damaligen Präsidenten der Akademie der Wissenschaften, Professor Stephan, der die Pénaudschen Versuche nicht kannte und Kress den Rat gab, zur Wahrung seiner Priorität eine Beschreibung desselben in der Akademie der Wissenschaften niederzulegen, was Kress auch befolgte.

1879 erwarb Kress für seinen Drachensflieger deutsche, französische und österreichisch-ungarische Patente. 1880 gab er eine kleine Broschüre über seinen Drachensflieger — den er damals „Aérofloce“ nannte — heraus, und am 15. März 1880 hielt er im großen Saale des niederösterreichischen Gewerhehauses den ersten öffentlichen Vortrag mit Demonstration, wobei er sein Modell eines Drachensfliegers frei über die Köpfe durch den Saal fliegen ließ. Dieses Modell, auf Schlitten montiert, nahm selbstständig auf einem langen Tische einen Anlauf und flog in einer sanft nach aufwärts gerichteten Bahn mit voller Stabilität durch den Saal.

Im Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein führte Kress am 1. April 1881 in der „Fachgruppe für Flugtechnik“ seine Modelle vor und am 22. April desselben Jahres referierte er gleichfalls dort über die russische Literatur. Im selben Jahre wurde Kress die Ehre zu teil, von Ihrer kaiserlichen Hoheit der Frau Erzherzogin Elisabeth in das Albrecht-Palais bestellt zu werden, um in Gegenwart mehrerer Herren Erzherzoge und geladener Gäste sein Modell zu demonstrieren und die entsprechenden Erklärungen über seinen Drachensflieger zu geben.

Die Fachgruppe bestand nur wenige Jahre, dann wurde der Wiener Flugtechnische Verein gegründet, dem Kress als ordentliches Mitglied beitreten konnte, während er in der Fachgruppe, da er weder Mitglied des Ingenieur- und Architektenvereines noch Ingenieur war, stets nur als Gast hatte erscheinen können.

Kress experimentierte und studierte inzwischen auch den Ruder- und Schraubenflug, baute dabei gelungene Modelle des Ruderfliegers und überzeigte sich, daß auch der Ruderflieger einen Erfolg verspreche, daß jedoch der Drachensflieger allen anderen Systemen vorzuziehen sei.

1887 erschien in der „Zeitschrift des deutschen Vereines zur Förderung der Luftschifffahrt“ (Heft 8) von Kress ein Artikel über „Wind und Wellenflug“ und 1888 in derselben Zeitschrift (Heft 9) ein Artikel über „Wind und Segelflug“.

Im selben Jahre wurde von Victor Silberer die erste „aëronautische Ausstellung in Wien“ veranstaltet, welche auch von Sr. Majestät dem Kaiser besucht wurde, und bei welcher Gelegenheit Kress von Silberer Sr. Majestät dem Kaiser vorgestellt wurde und Kress die Ehre hatte, Sr. Majestät das von ihm angestellte Modell seines Drachensfliegers zu erklären.

Am 15. Dezember 1891 hielt Kress im Flugtechnischen Verein im Festsalle des Ingenieur- und Architekten-Vereines einen Experimentalvortrag, bei welchem er jetzt nicht bloß seine Drachensfliegermodelle, sondern auch freifliegende Modelle von Schrauben- und Ruderfliegern demonstrierte*).

Am 21. März 1893 hielt Kress im Flugtechnischen Verein einen Vortrag über „persönlichen Kanstige“**). Im selben Jahre sandte Kress drei Abhandlungen:

1. A Theory of Sailing Flight,
2. Aeroplanes and Flapping Flying Machines,
3. Note on the Elastic-Screw***).

zur Internationalen Konferenz über Luftschifffahrt in Chicago. Im „Aeronautical Annual“ von 1897, Seite 109, schreibt O. Chanute: „One of the best expositions of this theory, is that of Mr. W. Kress.“

Im selben Jahre, 1893, trat Kress als außerordentlicher Hörer an der Technischen Hochschule in Wien ein und absolvierte als alter Herr von 77 bis 69 Jahren den dritten und vierten Jahrgang der Maschinenabteilung†).

Bei dieser Gelegenheit hielt Kress auf Einladung der Herren Professoren Hofrat Hanke und Hofrat Radinger an der Technischen Hochschule eine Vortrag über dynamische Luftschifffahrt mit Demonstrationen.

Im Jahre 1894 meldete Herr Professor Hofrat Boltzmann aus München für den naturwissenschaftlichen Kongreß, der am 26. September 1894 im großen Musikvereinsalle in Wien abgehalten wurde, einen Vortrag über Luftschifffahrt an. Als Professor Boltzmann ein paar Tage vor seinem Vortrage nach Wien kam, wurde er auf die Kress'schen flugtechnischen Arbeiten aufmerksam gemacht. Hofrat Boltzmann besuchte darauf Kress, der ihm die Modelle zeigte. Als Professor Boltzmann das Modell des Drachensfliegers frei fliegen sah, äußerte er sein Erstaunen darüber, daß er bis dahin noch nichts von diesen freifliegenden Modellen gehört hatte, und ersuchte Kress seine Schrauben- und Drachensfliegermodelle gelegentlich eines Vortrages des Professors naturwissenschaftlichen Kongresse zu demonstrieren, was Kress bereitwillig tat. Als dann das Modell seines Drachensfliegers in dem gefüllten Saale über die Köpfe hinweg in eine Loge flog, erdröhte stürmischer Beifall.

Im selben Jahre baute Kress einen zusammenlegbaren Drachen, welcher statt eines Schwefes rückwärts ein vertikales und ein horizontales Steuer besaß††). Diesen Drachen nahm Kress zusammengelegt in einem Futteral auf seine Ausflüge mit, um denselben bei starkem Winde von Anhöhen frei ohne Schnur in die Luft zu schleudern, um dabei die Stabilität des Drachensfliegers zu studieren. Er kam dabei zur Überzeugung, daß der richtig konstruierte Drachensflieger in freier Luft, selbst bei dem stärksten Winde, nicht so leicht umkippen wird.

Am 21. Januar 1895 hielt Kress im Flugtechnischen Vereine einen Vortrag über „die Stabilität des Drachensfliegers bei ruhiger und bewegter Luft†††).

Im selben Jahre baute Kress mit finanzieller Unterstützung des Professors Boltzmann ein größeres Modell einer Kaptivschraube mit Luftschrauben von 4 m Durchmesser, welche durch einen Elektromotor angetrieben wurden. Diese Kaptivschraube wurde im militär-technischen Komitee geprüft und ergab günstigere Resultate, als

*) „Zeitschrift für Luftschifffahrt“, Juli und August 1891.

**) „Zeitschrift für Luftschifffahrt“, Mai 1893.

***) „Proceeding of the International Conference on Aerial Navigation“, New York 1891.

†) Siehe „Das Flugschiff von Kress“, von Professor Radinger, Wien 1898.

††) Beschrieben in Nr. 1 der illustrierten Mitteilungshefte, Straßburg 1897.

†††) „Zeitschrift für Luftschifffahrt“ n. s. w. s., Februar und März 1896.



WILHELM KRESS †.

selbst Kress erwartet hatte*). Zu seiner Ausführung im großen kam es nicht, da Kress vom Ministerium die erhoffte Subvention nicht erhalten konnte.

Ende Juli 1896 traf Kress mit Otto Lilienthal bei der Anstellung in Berlin zusammen, der ihn nach Groß-Lichterfelde einlud, bei welcher Gelegenheit Lilienthal seine Arbeiten dem Kress zeigte und in dessen Gegenwart an einem Vormittage fünf Gleitflüge ausführte, von denen drei mit einfachen und zwei mit doppelten Drahtflächen gemacht wurden. Mit dem letzteren Apparate verunglückte Lilienthal 14 Tage später, am 9. August 1896, und fand leider den Tod!

Am 27. März 1897 hielt Kress auf Einladung des Oberrheinischen Vereines in Straßburg einen Experimentalvortrag über dynamische Luftschiffahrt.

Am 18. Februar 1898 hielt er wieder einen Experimentalvortrag im Wiener Fliegtechnischen Verein, im Festsaal des Ingenieur- und Architekten-Vereines, dem viele Offiziere der militär-aéronautischen Anstalt, des militär-technischen Komitees, des Kriegsministeriums, darunter Herr General Brunner, Chef der 7. Sektion, dann auch mehrere Professoren der Technik n. s. w. bewohnten.

Die nächste Folge dieses Vortrages war, daß eine von Friedr. Ritter von Loessl verfaßte und von den Herren Friedr. R. von Stach, k. k. Banrat, Präsident des Wiener Fliegtechnischen Vereines, F. R. von Loessl, Oberingenieur, I. Vizepräsident des Wiener Fliegtechnischen Vereines, Wilh. Bosse, Leop. R. von Hanff, k. k. Hofrat und Professor der k. k. technischen Hochschule in Wien, Franz Hinterstoisser, k. n. k. Oberleutnant, Kommandant der militär-aéronautischen Anstalt, Dr. Gnst. Jäger, Professor an der k. k. Universität in Wien, Dr. E. Mach, Professor an der k. k. Universität in Wien, Josef Popper, Ingenieur, J. von Rädinger, k. k. Hofrat und Professor der k. k. techn.

Hochschule in Wien, Ant. Schindler, k. u. k. Hauptmann, Lehrer an der technischen Militärakademie, Dr. Friedrich Wichter, k. u. k. technischer Rat, Adolf Viktor Wähner, Fabriksbeamter, Nikolaus R. von Waich, k. n. k. Oberst und Kommandant der technischen Militär-Fachkurse, unterzeichnete »Fliegtechnische Übersicht und Begutachtung der Kressschen Fliegexperimente« vom Fliegtechnischen Verein herangezogen wurde, in welcher die Kressschen fliegtechnischen Arbeiten lobend besprochen und die Schaffung eines Fonds von zirka 20.000 fl. zur Ausführung eines großen Kressschen Drachensfliegers empfohlen wurde. Victor Silberer hatte schon lange vorher zu diesem Zwecke dem Fliegtechnischen Vereine 1000 Kronen (500 fl.) zur Verfügung gestellt. Daraufhin wurde im Fliegtechnischen Verein ein »Kress-Komitee« gewählt, welches mit Kress einen Vertrag abschloß und die Beschaffung des nötigen Fonds übernahm. Nachdem ein Drittel des präliminierten Betrages aufgebracht war, erhielt Kress von dem Komitee den Auftrag, mit dem Baue seines Fliegschiffes zu beginnen. Der heikelste Teil seines Fliegschiffes, der Motor, wurde auf Wunsch des Komiteemitgliedes, des Herrn Professors Rädinger, aus patriotischen Rücksichten bei einem österreichischen Motorfabrikanten bestellt, der sich freiwillig anbot, einen entsprechenden Motor zu bauen. In einer Sitzung des Kress-Komitees, zu welcher der Motorfabrikant beigezogen wurde, versprach letzterer einen vierzylinderigen Benzinmotor von 20 Pferdekraften im Gewichte von 200 kg zu bauen und in Berücksichtigung des besonderen Zweckes um den geringen Preis von 2000 fl. bis zum 1. Mai 1899 zu liefern. Anfangs Mai 1899 war der Kresssche große Drachensflieger, ohne Motor, in der Bauhütte in Untertallnerbach, am Reservoir der Wiental-Wasserleitung bereits fertig aufgestellt, und Kress wartete nur noch auf den Motor, der aber nicht kam. Auch ein Jahr später, im Mai 1900, war der Motor noch immer nicht fertig und schließlich war es klar, daß der Fabrikant etwas übernommen hatte, was er nicht leisten konnte. Kress machte einstweilen mit einem angeliehenen Motor, der nur 6 bis 7 H. P. leistete, auf dem Wasser mit seinem Fliegschiffe Fahrten, um die Wirkung der Luftschauben, die Stabilität und die Stenerung im Wasser zu studieren. Da aber die bis dahin von dem Kress Komitee angebrachten 20.000 fl. verbraucht und zur Beschaffung eines Motors keine Fonds mehr zur Verfügung waren, so mußte die Fortsetzung der Kressschen Arbeiten damals eingestellt werden.

Kurz vor Weihnachten 1900 kam für Kress eine ganz unerwartete angenehme Überraschung, die darin bestand, daß Seine Majestät der Kaiser aus seiner Privatschatulle an Kress zur Förderung seiner fliegtechnischen Arbeiten 5000 K. anzuschließen ließ. Durch diese hochherzige kaiserliche Spende angeregt, veranstaltete Herr Eugen Miller Ritter von Aichholz unter seinen kapitalstärkigen Freunden eine Sammlung und schon vierzehn Tage nach der kaiserlichen Spende wurde Kress von Herrn von Miller benachrichtigt, daß bei ihm weitere 13.500 K. zum Baue des Fliegschiffes, respektive zur Beschaffung eines entsprechenden Motors zur Verfügung stehen.

Zur selben Zeit hieß es in den Zeitungen und in Automobilkreisen, daß eine bekannte deutsche Motorenfabrik eine neue Motortype unter dem Namen Mercedes-Motor baut, welche bei einer effektiven Leistung von 35 bis 40 H. P. nur 200 kg wiege. Kress trat nun mit der betreffenden Firma in Unterhandlung. Es zeigte sich, daß der Eigentümer der Mercedes-Type ein österreichischer Automobilsportsman sei und derselbe forderte für den Motor 15.000 M. = 18.000 K. Eine so große Summe konnte aber nicht bezahlt werden. Schließlich wurde vereinbart, daß Kress 12.000 M. = 14.400 K. in drei Raten zu zahlen habe; das erste Drittel bei der Bestellung, das zweite Drittel bei der Lieferung und den Rest drei Monate nach der Lieferung. Nach der Übernahme zeigte sich jedoch, daß der Motor nicht, wie schriftlich versprochen war, höchstens 240 kg, sondern komplett 890 kg wog und nicht mindestens 35 H. P., sondern keine 30 H. P. leistete, somit statt 6 kg pro 1 H. P. in Wirklichkeit 18 kg pro 1 H. P. wog.

*) »Zeitschrift für Luftschiffahrt«, Juni 1900.

Ogleich nun der Eigentümer der Mercedes-Type in Kannstatt dem Kress mündlich das Versprechen gegeben hatte, daß, wenn der Motor zu schwer ausfallen sollte, er denselben nntauschen werde, so wollte er davon später nichts wissen und nur einem Nachlaß von 2000 M. von der letzten Rate zustimmen.

Infolge dieses gewissenlosen Vorgehens war Kress vor Aufregung krank geworden, denn seine Hoffnung, endlich mit seinem Flngapparate ernste Versuche beginnen zu können, war wieder vernichtet. Trotzdem baute Kress den zu schweren Motor in sein Flngsng ein, aber die Fahrten auf dem Wasser waren infolge des überlasteten Schlittenbootes und der gestörten Stabilität jetzt sehr unsicher.

Dennoch aber nnternahm Kress in seiner Ungeduld einige Fahrten auf dem Wasser, wobei er sich mit einem Schwimmgurt anrüstete. Bei der vierten Fahrt, im Oktober 1901, wurde die Leistung des Motors auf ca. 18 H. P. gesteigert. Die Geschwindigkeit wurde nun so groß, daß das Wasser vorne schäumte und hoch aufspritzte. Da erblickte Kress die Steinwehr — das Ufer — vor sich in gefährlicher Nähe, er mußte plötzlich wenden und jetzt geschah der bekannte Unfall; der Apparat kippte um und versank 8 m tief! Kress konnte noch rechtzeitig ins Wasser springen, sonst wäre er in den vielen Drähten verwickelt und mit nnter das Wasser gezogen worden. So wurde er bald von seinem Monteur, der mit einer Gondel zu Hilfe kam, gerettet. Der Flngapparat aber, der sich mit vielen Spitzen in den sumpfigen Boden fest verhasen hatte, wurde durch das drängende schwierige Herausfischen gänzlich zerstört und nur der Motor blieb nntversehrt.

So sehr dieser Unfall zu beklagen war, so hatte Kress doch bei der letzten Fahrt die Übersengung gewonnen, daß, wenn der Motor nur das versprochene Gewicht gehabt hätte, es nntzweifelhaft zu einem erfolgreichen Fluge gekommen wäre.

Vierzehn Tage nach dem erwähnten Unfall war Kress mit seinem Monteur schon wieder in voller Tätigkeit, um einen neuen, entsprechend dem schweren Motor längeren Drachenflieger mit einer vierten Tragfläche zu bauen und anfangs des Sommers 1902 war der neue Flngapparat mit einem flachen Schlittenboot, für den Nensiedersee bestimmt, fast fertig. Aber leider war auch das Geld alle und da zur Übersiedlung zum Nensiedersee und zur Fortsetzung der Arbeiten und Versuche bedeutende Mittel nötig gewesen wären, die nicht anzufrbringen waren, so mußte Kress seine Arbeiten wieder einstellen.

Im Sommer 1901 hatte Kress die Freude, eine von ihm längst ersehnte Ballonfahrt mitszumachen, zu welcher ihn Se. kaiserliche Hoheit Herr Erzherzog Leopold Salvator einlad und bei welcher Hauptmann Hinterstoisser Führer war. Es wurden bei sehr günstigem Wetter in 5 Stunden 50 Minuten 365 km zurückgelegt und wurde auch Erreichung der größten Höhe von 8400 m bei Chelmek in Preußisch-Schlesien an der russischen Grenze glatt gelandet.

Im März 1902 wurde Kress vom Aéro-Club de Belgique eingeladen, seine Flngmodelle in Brüssel auszustellen. Bei dieser Gelegenheit hielt er im Vereine belgischer Ingenieure einen Experimentalvortrag über dynamische Luftschiffahrt in französischer Sprache. Schon vorher war Kress auch nach Prag von dem Verein deutscher Ingenieure und später auch nach Aussig und Teplitz eingeladen worden, Experimentalvorträge zu halten.

Im Mai 1902 hielt Kress in Berlin einen Experimentalvortrag und beteiligte sich als Vertreter des Wiener Flngtechnischen Vereines an der dritten Tagung der internationalen Kommission für wissenschaftliche Luftschiffahrt.

Im Juli 1908 hielt Kress in London einen englischen Vortrag über dynamische Luftschiffahrt im Aeronautical-Institute and Club und wurde nach Schluß des Vortrages einstimmig zum Ehrenmitgliede des Institutes ernannt.

Schließlich hatte Kress Gelegenheit, im Januar 1904 einen russischen Vortrag in St. Petersburg im Technischen Verein zu halten.

Kress baute mehrere aerodynamische Spielzeuge, die er auch zum Patente angemeldet hat, so z. B. ein Spielzeug »Cocoon«: Ein zusammengefalteter großer Schmetterling springt auf einen Druck aus der Schachtel, entfaltet selbsttätig die Flügel und fliegt davon. Ein anderes aerodynamisches Spielzeug ist das »Lunthicycle«: ein kleiner Drachenflieger, an dem eine Puppe als Schwerpunkt angehängt ist, und aus der Hand gelassen sehr hübsch im Zimmer horizontal herumfliegt.

Se. Majestät der Kaiser setzte Kress 1911 und der Wiener Gemeinderat 1912 eine Personalzulage aus, so daß er seither der Existenzsorgen überhoben war.

Kress war Ehrenmitglied des k. k. Österreichischen Flngtechnischen Vereines und wurde vielfach mit dem Titel des Altmeisters der österreichischen Flngtechniker geehrt. Besonders warm nahm sich das Kaiserhaus, die österreichische Presse und der k. k. Österreichische Flngtechnische Verein seiner Bestrebungen an.

Ogleich er eigentlich nur kleine Modelle zum wirklichen Fliegen gebracht hatte und seine großen Projekte vielfach von fachtechnischer Seite angefeindet wurden und tatsächlich nicht zum Fliegen kamen, muß doch sein konsequentes Betonen, daß dem Drachenflieger die Zukunft gehöre — zu einer Zeit, wo dies noch durchaus nicht einwandfrei von anderen anerkannt war — gerechterweise vollamt gewürdigt werden. Andererseits darf nicht unerwähnt bleiben, daß seinen durch Patente geschützten »Erfindungen«, wie in letzter Zeit nachgewiesen wurde, das Charakteristikon der Neuheit fehlte.

Mit Wilhelm Kress ist ein überaus rühriger, streitbarer Pionier der österreichischen Flngtechnik dahingegangen, der schließlich für seine Arbeiten viel Ehre und Anerkennung fand, wenn ihm auch der direkte persönliche Erfolg versagt blieb und ihm deshalb — teilweise durch sein Naturell bedingt — auch schwere Enttäuschungen und Bitternisse nicht erspart blieben.

Kress war in den letzten Jahren mit zunehmendem Alter und fortschreitender Krankheit immer gereizter und anspruchsvoller bezüglich der Anerkennung seiner Erfinderverdienste geworden. Er wollte sich nicht damit begnügen, als der älteste, eifrigste und energischste Verfechter der Flugsache in unserem Reiche zu gelten, er wollte durchaus als Erfinder, und zwar als alleiniger Erfinder des Drachenfliegers angesehen werden. Er lehte sich immer mehr in diese Idee ein und webe demjenigen, der ihm nicht blindlings recht gab oder gar zu widersprechen wagte! Was er da im stände war, selbst auf dem Krankenbette noch an rückichtslosester Kampfinsatzen anzubringen, das hat Oberstleutnant Hoernes an sich erfahren müssen, der die Erfindungsansprüche des sehr eiligen alten Herrn streng sachlich und kalkkritisch prüfte, dabei aber herausfand, daß bei den Arbeiten des Kress von eigenen ursprünglichen Erfindungen sehr wenig übrig blieb. Dafür wurde nun Oberstleutnant Hoernes in die für einen Offizier denkbar peinlichste Situation gebracht, indem er von Kress in einer Reihe von Zeitungen und schließlich in einer eigenen Flngschrift auf nnterbörte Weise angegriffen und schwer beleidigt wurde. Was sollte da der Offizier tun?

Kress lag schwer krank, aber in diesem Zustande hatte er noch seine giftigsten Pfeile gegen Hoernes abgeschossen.

Auch mich brachte Kress in eine unangenehme Lage, indem er in seiner letzten Streitschrift gegen Hoernes in allererster Linie mich als Zeugen dafür nannte,

daß er wirklich alles das erfunden habe, was er behauptete, weil ich vor Jahren in der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« eine Biographie von ihm veröffentlicht hatte, worin das bestätigt sei.

Der Arme lag schon im Sterben, so schwieg ich denn. Heute aber muß ich wohl mit Rücksicht auf den mit Unrecht so schwer beleidigten Hoenes feststellen: Was an Mittelnungen über Kress als Erfinder in jener Biographie meines Blattes gestanden, war von ihm selber geschrieben und von mir im Vertrauen auf seine Verlässlichkeit angeprüft und unverändert gebracht worden. Ich wollte ihm damals eine Freude bereiten, ließ ihn einladen, mir sein Bild und Daten über seine Laufbahn zu senden, und erhielt von ihm die höchst ausführlichen Mitteilungen, von denen das Unanfechtbare auch heute oben wiedergegeben ist.

Kress war seitdem ein scharfer Kampfhahn und ist es bis zu seinem Ende geblieben. Auch wenn er eigentlich den Drachenflieger nicht selber erfunden, sondern nur auf den Erfindungen anderer weitergearbeitet hat, bleibt ihm das große Verdienst, schon zu einer Zeit, wo fast niemand noch an die Möglichkeit des menschlichen Fliegens gedacht hat, jederzeit mit Wort und Schrift in vollster Überzeugung dafür eingetreten zu sein und den größten Teil seines Lebens der dahinsiehlenden Propaganda gewidmet zu haben. Dieses Verdienst wird ihm niemand bestreiten, die Anerkennung hierfür niemand verweigern.

Möge der streitbare Mann jetzt im Grabe die Ruhe und den Frieden finden, die er sich bei Lebzeiten selber nicht gegönnt hat.

Er ruhe sanft!

V. S.

OBERLEUTNANT NITTNER †, IN FISCHAMEND ABGESTÜRZT.

Am 17. Februar ereignete sich der vierte Todesturz eines Aviatikers in Österreich. Nach Vincent Wiesenhach (verunglückt beim Janimeeting 1911 in Wiener-Neustadt), Alessandro Mosca (29. November 1911 in Wiener-Neustadt) und Oberleutnant Aristides von Petrovics (Görs am 4. November 1913) ist als viertes Opfer Oberleutnant Ednard Nittner gefallen, einer der tüchtigsten, talentiertesten, erfahrensten und bei seiner Jugend und seinen hervorragenden Anlagen auch für die Zukunft am meisten versprechenden Piloten unserer Armee.

Der Todessturz, dessen Nachricht so erschütternd wirkt, geschah in Fischamend, gelegentlich der Erprobung einer neuen Apparattypen. Seit kurzem befand sich in Fischamend ein neuer Erich-Eindecker, der gegenüber den früheren Angaben wieder mancherlei Verbesserungen aufwies und sich bei den praktischen Versuchen, die man vornahm, auch als ein vorzügliches Fahrzeug bewährte. Die Abweichungen der jüngsten Type 1913 von ihren Vorgängern durften also tatsächlich als eine Vervollkommenung des wohlbekannten Eindeckers gelten. Oberleutnant Nittner, der in Dienstangelegenheiten gerade mehrere Tage in Fischamend auszubringen hatte, wollte sich nun mit diesem neuen Apparat bekanntmachen und

unternahm damit an dem genannten Tag um 4 Uhr nachmittags jenen Flug, der sein letzter sein sollte.

In Begleitung einiger Kameraden begab sich Oberleutnant Nittner ans Flugfeld. Dort prüfte er noch rasch den Apparat, bestieg ihn, ließ den Motor andrehen und kommandierte: »Los!»

Nach ganz kurzem Anlauf erhob sich der Apparat elegant in die Luft, wo er überaus gleichmäßig und sicher dahinzog. Nittner suchte keine bedeutende Höhe an, man konnte also die Vorgänge ziemlich gut beobachten. Der Flieger beschrieb mehrere weite Kreise über dem Flugfeld. Als er bei Beendigung einer solchen Runde dem Hangar in etwa 100 m Höhe wieder näher kam, bemerkte man, daß sich der Apparat wie zu einem Gleitflug nach vorne senkte. Man schloß daraus, daß Nittner jetzt landen werde.

Darüber, ob bei dem Übergang zum Gleitflug der Motor abgestellt wurde oder nicht, gehen die Behauptungen der Augensengen auseinander. Jedenfalls glaubten einige, das Abstellen des Motors beobachtet zu haben.

Der Gleitflug wurde steiler und steiler, und man gewann den Eindruck, Nittner wolle einen seiner berühmten bravourösen Sturzflüge zum besten geben. Die Neigung des Äroplans nahm inswischen immer mehr zu, bis die Längsachse gerade in die Senkrechte überging und alle Zuschauer zur größten Bestürzung momentan erkennen mußten, daß das, was sie da sahen, kein beabsichtigtes Manöver, sondern ein Unglück war.

»Um Gotteswillen! Er stürzt ja!« schrien die Kameraden in diesem Augenblick an. Es war kein Zweifel: wie ein Stein schoß der Äroplan senkrecht zu Boden. Würde der Pilot ihn vielleicht doch noch durch ein Gewaltmittel »anfreisen«, würde er die imminente Katastrophe verhindern, wenigstens mildern können? In Bruchteilen von einer Sekunde erwägt man dies und das. Aber das Geschehen eilt den Überlegungen voraus. Man hört deutlich das Knattern des Motors. Nittner hat ihn wohl mit voller Kraft wieder angehen lassen, um mit aller Kraft den Apparat im letzten Moment noch in die sternernde Hand zu bekommen, ihn aufzurichten und vor dem drohenden entsetzlichen Aufprall in die Wägereiche zu gehen. Doch, wenn es sich auch so verhalten sollte: Es ist zu spät. Der Aufprall ist nicht mehr aufzuhalten... es ist aus!

Mit einem dumpfen Krach fällt das Flugzeug auf den Boden, tief sich einbohrend. Ein wüster Trümmerschaukel bot sich den Blicken der Herzsiehenden. Und einige 20 m von dem gänzlich zersplitterten Apparat fand man den entsetzlich zugerichteten Leichnam des unglücklichen Nittner. Der Schädel war zerschmettert, der Leib zerrissen, die Gliedmaßen in gräßlicher Verrenkung seigten offene Brüche — ein fürchterlicher Anblick. Die Leiche wurde in die Totenkammer von Fischamend gebracht.

Am 19. Februar mittags wurde die Leiche des verunglückten Feldpiloten Oberleutnants Nittner von Fischamend nach Wien übergeführt. In der mit schwarzen Draperien und Blumen geschmückten Totenkammer des Ortsfriedhofes in Fischamend hatten sich die Offiziere der Luftschiffahrtsabteilung mit der Mannschaft, der Bürgermeister mit mehreren Gemeinderäten und zahlreiche Ortsbewohner zur Zeremonie eingefunden. Den Sarg schmückten drei herrliche Blumengewinde von der Marktgemeinde

Fischamend, von Major Hintarstoiser und von den Offizieren der Luftschifferabteilung. Der Leichensarg bewegte sich langsam, begleitet von der Ortsbevölkerung, bis zum alten Marktturm, woselbst die Luftschifferoffiziere mit militärischem Gruß von ihrem unglücklichen Kameraden Abschied nahmen. Die Leiche wurde in das Garnisonsspital Nr. 1 in Wien gebracht und von dort aus fand am 20. Februar um 1 Uhr nachmittags unter großer Beteiligung das Leichenbegängnis statt. Die Beisetzung erfolgte auf dem Födlensdorfer Friedhofe.

Au der Stätte des Unfalles fand sich am 18. Februar vormittags eine militärische Kommission ein, bestehend aus acht Herren, darunter dem Kommandanten der Verkehrstruppenbrigade Feldmarschallleutnant von Schleyer und dem Kommandanten der Luftschifferabteilung Oberleutnant Uelac, um den Tatbestand aufzunehmen. Die Kommission besichtigte die Unglücksstelle und den zertrümmerten Flugapparat, dessen Motor intakt befunden wurde.

Über den genauen Hergang und die Ursache der Katastrophe, wüßte es verschiedene Ansichten gibt, wird sich wohl kaum etwas Definitives ausmachen lassen. Aus dem Apparat selbst wird man nicht klug, weil er ganz und gar zersplittert ist.

Viele neigen der nicht unwahrscheinlich klingenden Ausnahme zu, Nittner sei während des Fluges von einem Unwohlsein befallen worden. Man sagt sich nämlich: Wäre er bei klarem Bewußtsein und Herr seiner physischen Kräfte gewesen, dann hätte er sicherlich den Motor abgestellt, um im Gleitfluge niederzulegen. Es kann aber auch möglich sein, daß die Zuleitung gestört war und die Abstellung des Motors nicht sofort erfolgen konnte. In diesem Falle hätte der Pilot durch Betätigung des Stenvers ohne die geringste Gefahr weiterfliegen können. In keinem Falle hätte sich ein Unfall von schweren Folgen ereignen müssen, wenn man in Betracht zieht, daß Nittner ja ein überaus geübter und kaltblütiger Pilot war. Es könnte sein, daß Nittner infolge Unwohlseins — vielleicht einer Ohnmacht, eines Schlaganfalles — den Volant losließ oder gar nach vorn auf diesen fiel. Dadurch mußte der Apparat noch steiler zu Boden gehen. Außerdem mag der Unglückliche dabei den Gasbahn des Motors geöffnet haben, so daß der Motor, der vielleicht schon stille stand, plötzlich wieder anfang zu arbeiten. So könnte das Abgehen des Motors in diesem letzten Augenblick zu erklären sein.

Eine andere, weniger vertretene Ansicht ist die, daß Nittner sich in einen zu riskanten Sturzflug einließ, der ihm mißlang. Als er dann den Fehler wieder gut machen wollte, sei es zu spät gewesen.

Nittners Todesfahrt fand, wie gesagt, auf einem neuen, von den Lohner-Werken gebauten Etlich-Eindecker statt. Derselbe Apparat wurde vorher erst zweimal von Oberleutnant Eyb benützt. Beim ersten Flug ohne Passagier war er etwas kopfschwere; man mußte konstant am Höhensteuerhebel stehen, um ihn eben zu halten. Bei neuem Apparat ist dies ein häufiger Fall. Der zweite Flug wurde mit einem Passagier absolviert und dabei zeigte der Apparat die bekannten vorzüglichen Eigenschaften seines Systems.

Oberleutnant Nittner hatte sich vor dem Aufsteigen an seinem Stütz festgeschallt. Daß der Körper trotzdem so weit weggeschleudert werden konnte, ist nur dadurch erklärlich, daß der Gürtel im Moment des Aufschlagens auf den Boden oder vielleicht gar schon kurz vorher sich gelöst hatte. Der Gürtel wurde tatsächlich am Sitz des Apparates hängend offen gefunden. Einige Zivilisten, die das Sturz ebenfalls beobachtet haben, geben an, daß während des Sturzes sich ein schwarzer Gegenstand von dem Apparat gelöst habe. Es war dies, wie sich herausstellte, der Sitzpolster des Piloten. Dies würde darauf hindeuten, daß Oberleutnant Nittner schon gleich zu Beginn des steilen Fluges seinen Sitz verlor.

Ein Augenzeuge behauptet schließlich, Oberleutnant Nittner sei, als der Gleitflug begann, genau auf den Hangar losgeflogen. Im letzten Moment habe er den Motor eingeschaltet, wahrscheinlich, um über das Hindernis



OBERLEUTNANT EDUARD NITTNER †.

noch hinwegzukommen. In diesem Augenblick sei das Unglück geschehen. Der Apparat stellte sich förmlich auf den Kopf und schoß senkrecht zu Boden.

* * *

Oberleutnant Eduard Nittner entstammt einer Offiziersfamilie. Er ist 1886 zu Görs geboren, kam nach Absolvierung der Militärrealschulen in die Theresianische Akademie zu Wiener-Neustadt, aus der er im Jahre 1906 als Leutnant zu dem in Trient liegenden Infanterieregiment Nr. 88 ausgemustert wurde. Als passionierter Hochtourist wurde er vom Regimentskommando mit der Leitung des alpinen Kurses betraut und hat zahlreiche Wintertouren in das Gebiet der Ötztaler Alpen, Hohen Tauern, des Großglockners, der Adamello- und Brenta-Gruppe unternommen. Als Führer einer Hilfsexpedition rettete der junge Leutnant einen auf einer steilen Felswand verirrteten Korporal und wurde hierfür mit der Militärverdienstmedaille ausgezeichnet.

Im Jahre 1910 kam Leutnant Nittner mit seinem Regiment nach Badweiss, wo er sich mit dem Studium der Luftschiffahrt zu beschäftigen begann. Bei dem Neustädter Flugmeeting, anfangs Oktober 1911, machte er seine ersten Luftreisen, indem er Oberleutnant von Blaschke auf dessen Überlandflügen Wiener-Neustadt—Wien und zurück begleitete. Die bei stürmischem Wetter ausgeführten Flüge gehörten zu den besten Leistungen in diesem Meeting.

Nach Absolvierung des Luftschifferkurses erhielt Nittner das Pilotendiplom und schon im November bestand der inzwischen schon Oberleutnant avancierte Aviatiker die Prüfung als Feldpilot.

Kurz darauf, am 29. November, unternahm Oberleutnant Nittner auf dem Wiener-Neustädter Flugfelde mit dem Flugzeufler Mosca einen Passagierflug. Nachdem er zwei Bahnrunden geflogen war, wollte Oberleutnant Nittner im Sturzflug landen, der Apparat stieß aber so wichtig auf den Boden auf, daß Mosca ungefähr fünfzehn Meter weit hinausgeschleudert wurde und eines Bruch der Halswirbel erlitt, der seinen sofortigen Tod zur Folge hatte. Nittner selbst kam glimpflich davon und war schon nach wenigen Tagen wieder hergestellt.

Im Frühjahr 1912 wurde Oberleutnant Nittner zur Fliegerabteilung Görs als Lehrer kommandiert. In dieser Eigenschaft vollführte er neun Überlandflüge, darunter einen Rekognoszierungsfahrt während einer Truppenübung auf dem 1000 m hohen Plateau zwischen Görs und Canale sowie einen Flug von Görs nach Monfalcone, von hier über das Meer nach Triest und dann über das Karstplateau zurück nach Görs.

Seine populärste Leistung vollbrachte der unternehmungslustige Pilot am 3. Mai 1912, indem er als erster Aviatiker sich an die schwierige Aufgabe der Überfliegung des Semmeringmassivs heranwagte und sie mit glänzendem Erfolge löste. Oberleutnant Nittner stieg um 1/6 Uhr früh vom Neustädter Flugfelde mit der festen Absicht auf, nach Graz zu fliegen. Er beschrieb zunächst einige Runden, erreichte eine Höhe von 700 m und folgte nun dem Zuge der Triester Reichsstraße. Bei Gloggnitz mußte er umkehren, weil er die zur Überquerung des Semmerings erforderliche Höhe noch nicht erreicht hatte. Einige zwischen Gloggnitz und Neunkirchen angeführte Spiralen brachten ihn in eine Höhe von 1400 m und nun steuerte Nittner trotz starker Luftbewegung zwischen Sonneweinstein und Plankenkogel auf den Semmeringpaß zu, den er genau über dem Hotel »Erzherzog Johann« überflog. Über Bruck und sodann im Murtale ging es in flottem Fluge der steirischen Hauptstadt zu, die Nittner um 7 Uhr früh erreichte. In einer Höhe von 1500 m schwebte er längere Zeit über dem Schloßberg und umflog sodann die Stadt in großem Bogen. Als sein Motor infolge Verolung versagte, vollführte er einen seiner einem Sturze verzweifelt ähnelnden Gleitflüge und landete mit meisterhafter Geschicklichkeit auf einer im nördlichen Stadtteile gelegenen kleinen Wiese. Der Flug erregte große Sensation und der Name des kühnen Berwingers des Semmerings war bald in aller Munde.

An dem Fernfluge Berlin—Wien am 9. Juni 1912 beteiligte sich Oberleutnant Nittner als Passagier des Oberleutnants von Blaschke auf einem Lohner-Daimler-Pfeilflieger. Die zwei ausgezeichneten Piloten vollbrachten damals eine in Fachkreisen allgemein bewunderte Leistung, indem sie trotz Nebel und ungünstiger Witterung bis in den Abend hinein kämpften und erst ganz in der Nähe des Flugfeldes von Aspern bei Straßhof ihre Luftreise beendeten, da sie in der Dunkelheit nicht über die Donau fliegen wollten. Bei der etwas bräunlichen Landung wurde der Apparat beschädigt und mußte am folgenden Tage nach dem Flugplatze transportiert werden. Oberleutnant Nittner erhielt in diesem Wettbewerbe den Ehrenpreis des preussischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten für den ersten österreichischen Passagier.

In den letzten Monaten war Oberleutnant Nittner in Sarajewo zur Ausbildung von Militärpiloten kommandiert. Am 26. Januar unternahm er auf einem Lohner-Doppeldecker einen Flug von Ilidze nach Sarajewo über den bosnischen Karst, bei welchem er zunächst die 1600 m hohe Gebirgskette, dann die Ortschaften Pale und Mokro, ferner Trelcovic und die Hauptstadt Sarajewo in einer Höhe von 2700 m überflog.

Immitt seiner rastlosen und überaus erfolgreichen Tätigkeit wurde der vielversprechende junge Offizier von einem grausamen Geschick ereilt. Sein Tod reißt nicht nur in die kleine Schaar der österreichischen Offizierpiloten eine klaffende Lücke, sondern wird auch überall dort schmerzhaft empfunden werden, wo man den Verunglückten als kühnen Flieger, als liebenswürdigen Menschen geschätzt hat.

NEUE WELTREKORDS.

Mit vier Passagieren verbesserte der französische Pilot Pierre Gouggenheim in rascher Aufeinanderfolge zweimal den Weltrekord der Höhe, der vorher mit 590 m dem Belgier Verschaere gehörte. Gouggenheim, Chefpilot der Flugschule Henri Farman in Etampes, stieg am

8. Februar auf einem Farman-Doppeldecker von 17 m Spannweite mit 80pferdigem Gnôme-Motor in Begleitung der vier Passagiere Gressard, Dafaure, Jousse und Leclerc um 1/8 Uhr morgens auf. Trotz windigem Wetter hob sich der schwer beladene Apparat recht hübsch empor, aber um 8 Uhr stellte sich Regen ein, worauf Gouggenheim sich zur Landung entschloß. Die erreichte Höhe war 752 m.

Am 10. Februar wiederholte der Flieger mit vier Personen den Rekordflug. Die Passagiere waren diesmal Ferdinand d'Or, Germain, Vanger und Richerolle. Der beladene Apparat wog 1000 kg und führte 70 kg Benzin und Öl mit. Der Start fand um 4 Uhr nachmittags statt. Gouggenheim erreichte diesmal eine Höhe von 1120 m. Während seines Fluges, der 1 Stunde 30 Minuten dauerte, wurde der Doppeldecker vom Winde so sehr geschaukelt, daß einer der Passagiere ernstlich seekrank wurde. Der Abstieg erfolgte in acht Minuten in tadellosem Gleitfluge.

Am 11. Februar schuf der Franzose Guillaux in Etampes mehrere Geschwindigkeitweltrekords für Flüge mit einem Flugtag. Er stieg mittags 12 Uhr 4 Minuten auf und umkreiste mit außerordentlicher Schnelligkeit eine durch sechs Pylonen abgesteckte Rundstrecke von 10 km Länge. Die Zeiten waren: 100 km in 1:02:10. (Weltrekord: Legagneux 44:38 1/2.) 200 km in 2:04:27. (Weltrekord: Slaworossow 1:56:30.) Von 300 km ab schlug Guillaux alle Weltrekords. Er legte 300 km in 3:04:05, 350 km in 3:34:45, 400 km in 4:04:04 zurück; 4:10:45 benötigte er für 410 km. Mit diesem Fluge schlug Guillaux auch den Zweistundenweltrekord, den bisher der österreichische Oberleutnant Bier mit 190:558 km innehatte, da er in dieser Zeit 191:900 km zurücklegte. Den Dreistundenrekord, den der Franzose Level mit 224:850 km hielt, brachte er auf 291:100 km, den Vierstundenrekord auf 391:900 km. Dichter Nebel hinderte Guillaux an der weiteren Fortsetzung seines Fluges.

Guillaux benutzte zu seinem Rekordflug einen Clément Bayard-Apparat mit 70pferdigem Gnôme-Motor.

Marcel Chevallard, ein französischer Flieger, hat einen neuen Weltrekord im Hochflug mit drei Passagieren geschaffen. Zunächst stieg er mit seinen Passagieren am 11. Februar 1500 m hoch, doch der Aéro-Club konnte die Leistung aus formellen Gründen nicht bestätigen. So machte sich Chevallard denn tags darauf wieder an die Arbeit. Um 3 Uhr 50 Minuten nachmittags stieg er mit den Passagieren Ferdinand d'Or, Germain und Vanger in Etampes an. In einer halben Stunde erreichte er 1000 m, wenige Minuten später 1350 m. Diese Leistung wurde ordnungsgemäß kontrolliert und bildet den neuen Rekord. Chevallard flog auf einem Zweidecker von Henry Farman. Die Weltrekords der Höhe stehen nunmehr auf folgenden Ziffern:

Ohne Passagier	Garros	5610 m
1	Blaschke	4360
2 Passagiere		3580
3	Chevillard	1:50
4	Gouggenheim	1120

Der klassische Flieger Faller schuf am 13. Februar einen Dauerweltrekord mit zwei Passagieren, indem er in Habsheim auf einem Aviatik-Doppeldecker 8 Stunden 15 Minuten 80 Sekunden flog. Die Personen wogen 217 kg, der Benzinvorrat 100 kg.

DER PRINZ HEINRICH-FLUG.

Die Südwestgruppe der Vereine des Deutschen Luftfahrer-Verbandes gibt soeben die offizielle Anschreibung für den im Mai dieses Jahres stattfindenden ersten »Prinz Heinrich-Flug« (3. Zuverlässigkeitstag am Oberrhein) bekannt. Der Wettbewerb ist eine nationale, beschränkte Veranstaltung und besteht aus einer Vorprüfung, drei Tagetagen (Zuverlässigkeitstagen), bei denen die Gesamtdistanz bewertet wird, und einer zweitägigen Anflugsübung. Der Flug beginnt am Freitagsonntag (11. Mai) in Wiesbaden. Am Tage vorher

findet eine Vorprüfung der nicht der Heeresverwaltung gehörigen Apparate statt. Die erste Tagesetappe führt von Wiesbaden nach Kassel (ca. 165 km) mit einer Zwischenlandung in Gießen (65 km). Am 12. Mai wird der Flug nach Koblenz fortgesetzt (ca. 170 km). Der nächste Tag ist ein Ruhetag. Am 14. Mai wird die ca. 200 km lange Strecke Koblenz—Karlsruhe durchflogen. Durch nachträgliche Bestimmung kann die Durchfliegung gewisser Kontrollstellen, deren eine eventuell Neustadt a. H. werden soll, angeordnet und die Etappe dadurch auf 800 km verlängert werden. Der 15. Mai ist Ruhetag. Am 16. findet zwischen Karlsruhe und Stuttgart eine Aufklärungsübung statt, nach deren Beendigung in Straßburg gelandet wird. Am 17. wird der Prinz-Heinrich-Flug durch eine weitere Aufklärungsübung zwischen Straßburg und Freiburg in südlicher Richtung beendet. Ort der Schlusslandung ist Straßburg. Verschiebungen dieses Programms behält sich die Oberleitung vor.

Bei den Aufklärungsübungen stellt der Chef des Generalstabes der Armee die Aufgaben. Die Bewertung geschieht lediglich nach militärischen Rücksichten. Die teilnehmenden Fluggesetze müssen in Deutschland hergestellt sein, doch sind Motoren beliebiger Herkunft zugelassen. Die Zuverlässigkeitsetappen einerseits und die beiden Aufklärungsübungen andererseits müssen mit demselben Flugzeug zurückgelegt werden. Sämtliche Reparaturen sind erlaubt, ausgenommen das Auswechseln des Motors, des Flugzeugkörpers, der Tragdecke oder der Flügel. Weiterhin müssen die Bewerber um den Ehrenpreis des Kaisers die Zuverlässigkeitsetappen und die Aufklärungsübungen auf ein- und demselben Flugzeug zurückgelegt haben. Die nicht der Heeresverwaltung gehörigen, für die Zuverlässigkeitsetappen genannten Fluggesetze müssen in einer Vorprüfung den Beweis erbringen, daß sie die von der Heeresverwaltung geforderten Eigenschaften besitzen.

Die Preise sind Ehrenpreise, sie zerfallen in: 1. Ehrenpreis des Kaisers für den Wettbewerber, der bei den Zuverlässigkeitsetappen die nach § 6 berechnete, geringste Gesamtflugdauer erzielte und die Aufklärungsübungen mit Erfolg erledigte; 2. Ehrenpreis des Prinzen Heinrich von Preußen »Prinz-Heinrich-Preis der Lüste für die beste Leistung bei der Aufklärungsübung; 3. weitere Zuverlässigkeitspreise; 4. Aufklärungspreise. Beim Zuverlässigkeitswettbewerb steht für jeden Fluggesetzführer, der die drei Zuverlässigkeitsetappen zurückgelegt hat, ein Preis zur Verfügung. Auch die übrigen Wettbewerber und alle Passagiere erhalten Erinnerungsgaben. Beim Aufklärungswettbewerb steht für je zwei Flugzeugführer ein Ehrenpreis zur Verfügung. Die beobachtenden Passagiere erhalten gleichwertige Preise wie die Führer.

Die Wettbewerber, die nicht aktive Offiziere sind, erhalten Geldentschädigungen, die gezahlt werden, wenn ihre Fluggesetze die betreffenden Tagesetappen an den dafür bestimmten oder am darauffolgenden Tage erledigt haben.

Der Wettbewerb ist offen für: 1. deutsche Offiziere auf Fluggesetzen einer deutschen Heeresverwaltung oder der Marineverwaltung; 2. Fluggesetzführer deutscher Reichsangehörigkeit, die aktive Offiziere oder Offiziere des Beurlaubtenstandes sind oder einem Verein der Südwestgruppe des Deutschen Luftfahrer-Verbandes angehören und vom Vorstand dieses Vereins vorgeschlagen werden. Als Wettbewerber gilt bei dieser Kategorie der Besitzer des Fluggesetzes. Alle teilnehmenden Flieger müssen einen ununterbrochenen Flug von einer Stunde Dauer und mindestens zehn Flüge mit Passagier ausgeführt haben, wobei sie wenigstens einmal die Höhe von 800 m erreicht haben müssen; ferner müssen sie Übung im Gleitflug besitzen. Die Mitnahme eines Passagiers, der aktiver Offizier des Beurlaubtenstandes sein muß, ist vorgeschrieben. Der Passagier kann von Etappe zu Etappe wechseln. Bewertet wird bei den drei Zuverlässigkeitsetappen die Leistung nach der Gesamtflugdauer. Die Gesamtflugdauer setzt sich zusammen aus der reinen Flugzeit und aus der für Notlandungen nach dem Barogramm und den schriftlichen Angaben des Passagiers gebrauchten

Zeit, die beim Landen in Gießen oder auf einem Etappenort nach Zurücklegen einer der Zuverlässigkeitsetappen entstanden sind. Bei Berechnung der reinen Flugzeit und bei der Belastung erhalten die schwächeren Motoren eine Vorgabe. Startet ein Führer an dem vorgeschriebenen Tage nicht, sondern erst am nächsten Tage, so wird die Flugzeit für diese Etappe mit 50 Prozent Aufschlag in die Bewertung gezogen. Legt er die Etappe auch an diesem Tage nicht zurück, so hat er auf einen Zuverlässigkeitspreis keinen Anspruch mehr.

Bewerber der ersten Kategorie haben kein Nenngeld, jene der zweiten Kategorie 500 M. zu entrichten. Nennungen nimmt ab 1. April der Arbeitsausschuß des Prinz-Heinrich-Fluges 1918, Straßburg i. E., Blauwolken-gasse 21, Südwestgruppe des Deutschen Luftfahrer-Verbandes, entgegen. Nennungsschluß am 25. April.

DIE SCHEIBENPREISE MICHELIN.

In Frankreich gibt sich reges Interesse kund für die sogenannten »Prix Aéro-Cibles«, welche Michelin auch hener wieder stiftet. Die Erfahrungen des letzten Jahres haben ergeben, daß das Werfen auf Ziele aus dem Aéroplan denn doch etwas schwerer ist, als man es sich vielleicht anfangs vorstellte. Und man ist nun neugierig zu sehen, wie die zunehmende Übung die Ergebnisse verbessern wird.

Das Hans Michelin hat zwei Preise geschaffen, einen von 50.000 Francs und einen von 25.000 Francs. Die Bestimmungen der Wettbewerbe lauten im wesentlichen wie folgt.

50.000 Francs-Preis.

1. — Die Summe von 50.000 Francs wird — wie Punkt 14 näher ausführt — unter jene Konkurrenten verteilt werden, die bis zum 15. September im Laufe eines Aéroplanfluges aus einer Höhe von wenigstens 200 m in einen auf dem Boden markierten Kreis von 10 m Radius die meisten Projektilte geworfen haben. Die Zahl der Treffer darf nicht geringer sein als sechs. Der Apparat kann auch mehrere Personen mitführen.

2. — Jeder Konkurrent führt 15 vollkommen gleiche Projektilte mit sich. (Kugelgranate von 15 cm Durchmesser und 7-1 kg Gewicht). Die Projektilte dürfen auch von den Konkurrenten beigestellt werden.

3. — Die Projektilte sollen bei jedem Überkreuzen der Zielscheibe geworfen werden. Jedes Projektil, das den Aéroplan während des Fluges verläßt, gilt als geworfen.

4. — Die Wurfkonkurrenzen werden an neuen Terminen stattfinden, welche die Luftschiffahrtskommission des Aéro Club de France wenigstens 15 Tage vor ihrem Beginn veröffentlicht, bei welcher Gelegenheit auch die bestimmten Felder bekanntgegeben werden.

5. — Die Konkurrenten werden nach der Anzahl ihrer während desselben Fluges erzielten Treffer klassifiziert, wobei es gleichgültig ist, welche Lage der Treffpunkt innerhalb des Zielkreises einnimmt.

6. — Jede Besitzer, Konstrukteure, Flugschaleninhaber, die über ein Flingfeld verfügen und wünschen, daß auf demselben Prüfungen um den 50.000 Francs-Preis von Michelin stattfinden sollen, müssen ihre Eingaben an die aviatische Kommission des Aéro-Club richten. Dem Ansuchen ist ein Plan des Flingfeldes beizulegen, für welches 800 m Länge und 600 m Breite als Mindestmaße vorgeschrieben sind. Für alle Perioden der Konkurrenz wird der Schaulplatz wechseln. Die Ansuchenden haben für alle Ordnungs- und Sicherheitsmaßnahmen aufzukommen.

7. — Die Leitung der Flugplätze hat spätestens drei Tage vor Beginn der Luftschiffahrtskommission drei Aufsichtspersonen zu bezeichnen, die entweder des vom Aéro-Club de France anerkannten Kommissärs angehören oder aktive Offiziere sein müssen.

Die Kommissäre wählen aus ihrer Mitte jenen, der gegenüber dem Aéro-Club die Verantwortung übernimmt.

8. — Jeder Flieger, der an einer der Perioden der Warfkonzurrenz teilnehmen wünscht, hat seine Anmeldung spätestens am fünften Tage um 6 Uhr abends vor Beginn der Veranstaltung an das Sekretariat der aviatischen Kommission zu richten.

Die Anmeldung muß außerdem die Bezeichnung des Flugfeldes enthalten, auf welchem der Konkurrent teilnehmen wünscht. Das bei der Anmeldung zu erlegenden Nennungsgeld beträgt 50 Francs und wird nicht zurückerstattet.

Die Teilnehmer müssen französischer Nationalität sein. Der Flug-, Ziel- und Visierapparat müssen französische Erzeugnisse sein, jedoch sind gewisse Bestandteile fremder Provenienz gestattet.

9. — Die Stunde des Beginnes wird jedesmal spätestens drei Stunden vorher am Flugfeld bekanntgegeben. Die Entscheidung über die Anordnung der Flieger, über gewisse Zwischenfälle, die von Wind und Wetter abhängen, fällt dem verantwortlichen Kommissär zu.

10. — Jeder Konkurrent darf während einer Periode der Veranstaltung nicht mehr als einen Flug absolvieren. Das Zeichen zum Abflug gibt der verantwortliche Kommissär.

11. — Alle Konkurrenten, welche die Regeln und Bestimmungen übertreten oder sich nicht an die Anordnungen des verantwortlichen Kommissärs halten, können von demselben zu einer Strafe von 50 oder 100 Francs verurteilt werden. Im Nichterbringungsfall kann die Kommission seine Leistung annullieren, sogar mit dem gänzlichen Anschluß vorgehen.

12. — Nach dem letzten Anflug bestimmt eine Jury die Ergebnisse der Klassifizierung.

13. — Schriftliche Reklamationen können die Konkurrenten an den Präsidenten der Luftschiffahrtskommission des Aéro-Clubs richten. Und zwar sind Reklamationen gegen den Kommissär oder die Konkurrenten an den zwei Tagen nach Beendigung der Periode, Reklamationen gegen die Entscheidungen der Jury in den acht Tagen nach ihrer Veröffentlichung zulässig. Bei allen Reklamationen ist eine Summe von 50 Francs zu erlegen, die für den Fall, als der Einspruch zurückgewiesen wird, verfällt.

14. — Nach Erledigung aller Reklamationen bestimmt die Kommission die Preisverteilung nach folgendem Schema: 30.000 Francs dem Ersten; ferner 7500 Francs, 5000 Francs, 3000 Francs, 2500 Francs, 2000 Francs. Den ersten Preis kann nur jener Konkurrent erhalten, der zwölf Projektilen in den Zielkreis geworfen hat.

15. — Die nichtverteilten Preise werden für das Jahr 1914 nach einem neuen Reglement ausgeschrieben.

16. — Die Entscheidungen der Commission d'Aviation sind unanfechtbar.

25.000 Francs-Preis.

1. — Die Summe von 25.000 Francs wird unter jene Konkurrenten gemäß Punkt 14 verteilt, die an einem Aéroplan, der mindestens 1000 m über dem Boden sich befindet, während eines und desselben Fluges die größte Anzahl von Projektilen in einen Kreis von 25 m Radius werfen. Der Apparat kann auch von mehreren Personen besetzt sein.

2. — Für jeden der zwei erlaubten Wurfversuche führt jeder Teilnehmer mindestens fünf Projektilen des gleichen Modells (Kugelgranate von 22 cm Durchmesser und 22 kg Gewicht), deren Mündungen verschlossen sein müssen, mit sich. Die Projektilen können auch von den Konkurrenten beigelegt werden.

3. — Die Projektilen müssen jedesmal beim Überfliegen des Kreises geworfen werden. Sobald ein Geschöß den Apparat verläßt, gilt es als geworfen. Andere Projektilen als die vorgeschriebenen zu benutzen, ist verboten.

4. — Die Warfkonzurrenzen finden auf dem Flugfeld zu einer Zeit statt, welche die Kommission mindestens einen Monat vor dem Beginn bekanntgibt. Sie können auch mehrere Tage umfassen, je nach der Bewerberszahl. In der Regel finden die Aufträge vier Stunden am Vormittag und vier am Nachmittag statt.

5. — Die Teilnehmer werden entsprechend ihrer Trefferszahl bei einem der beiden Flüge klassifiziert, wobei die Lage der Treffpunkte nicht ins Gewicht fällt.

6. — Die auf den Kreisumfang fallenden Projektilen gelten als Treffer.

7. — Der Präsident der aviatischen Kommission bestimmt jenen Kommissär, der dem Aéro-Club de France gegenüber verantwortlich ist, sowie zwei anerkannte Kommissäre.

8. — Jeder Konkurrent, der an der Veranstaltung teilnehmen will, hat seine Anmeldung spätestens acht Tage vor Beginn, 6 Uhr abends, an die aviatische Kommission zu richten.

Bei der Meldung sind 50 Francs Nennungsgeld zu erlegen. Sämtliche Teilnehmer müssen französischer Nationalität sein. Ebenso muß der Aéroplan, Visier- und Warfapparat französisches Fabrikat sein; gewisse Bestandteile fremder Provenienz sind zulässig.

9. — Die Stunde des Beginnes wird mindestens drei Stunden vorher am dem Flugfeld bekanntgegeben.

10. — Die Abflugsseiten werden durch Chronometer bestimmt. Vor dem Abflug setzt der Konkurrent seinen Registrierbarometer in Anwesenheit des verantwortlichen Kommissärs in Bewegung. Verläßt ein Konkurrent nicht binnen 10 Minuten die Abfluglinie, muß er seine Teilnahme auf den kommenden Tag verschieben.

11. — Jeder Teilnehmer, der sich dem Reglement nicht unterwirft, kann von dem verantwortlichen Kommissär mit 50 oder 100 Francs in Strafe genommen werden. Zahlungsverweigerung zieht den Ausschluß nach sich. Die gleichen Vorschriften gelten auch für jene Personen, die den Konkurrenten begleiten.

12. — Eine Jury veröffentlicht das Endergebnis im Sekretariat der aviatischen Kommission.

13. — Die Konkurrenten können ihre schriftlichen Proteste an den Präsidenten dieser Kommission senden. Und zwar Proteste gegen den Kommissär oder die Konkurrenten innerhalb zweier Tage nach Beendigung der Konkurrenz. Proteste gegen die Entscheidung der Jury müssen in den acht Tagen nach der Veröffentlichung des Klammements eingebracht werden. Jedem Protest muß eine Summe von 50 Francs beigelegt sein, die unter jeder Bedingung verfällt.

14. — Die Preisverteilung geschieht nach folgendem Schema: 15.000 Francs dem Ersten, 5000 Francs dem Zweiten, 3000 Francs dem Dritten, 2000 Francs dem Vierten. Als Mindestleistung für den ersten Preis sind zwei, für die anderen Preise ein Treffer vorgeschrieben.

15. — Die nichtverteilten Preise gelangen 1914 nach einem neuen Reglement zur Verteilung.

16. — Die Entscheidung der Commission d'Aviation ist unanfechtbar.

Die LUFTFLOTTENAKTION.

Das Zentralkomitee zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte hat eine die Ziele und Zwecke der eingeleiteten Aktion symbolisierende Medaille herausgegeben, die, von bleibendem künstlerischen Wert, eine Erinnerung an das große patriotische Unternehmen bildet und zugleich bestimmt ist, der rüstig fortschreitenden Sammlung neue Mittel zuzuführen.

Die Medaille ist ein Werk des Bildhauers Gustav Gurschner und wurde auf Grund einer besonderen Ermächtigung des Finanzministers Ritter von Zaleski im März hergestellt. Die Medaille zeigt auf der Aversseite einen sich erhebenden Aéroplan, während die aufgehende Sonne die Landschaft mit den ersten Strahlen vergoldet. Am Horizont zeigt sich der kaiserliche Wahlspruch „Viribus unitis“. Die Reversseite trägt den österreichischen Adler in Hochrelief und die Widmung „Für die österreichische Luftflotte“.

Die Medaille wird in den nächsten Tagen zum Vertrieb gelangen. Die große Ausgabe ist in erster Linie für Sammler bestimmt und sowohl im Hauptmünzamt als auch im Bureau des Zentralkomitees erhältlich. Die

kleinen Medaillen werden, in den verschiedenen Landesflotten adjustiert, in allen Geschäften, Tabaktrafiken und bei allen Hotelportiers etc. zu haben sein.

Die k. u. k. Gesandtschaft in Dresden hat innerhalb der österreichisch-ungarischen Kolonie Sachsens Sammlungen veranstaltet. Die Bemühungen der Gesandtschaft waren von einem schönen Erfolge begleitet. Dem Zentralkomitee wurde im Wege des Kriegsministeriums die Summe von 28.130 Kronen zur Verfügung gestellt. Wenn man bedenkt, daß unsere in Sachsen lebenden Landsleute zum großen Teil unbemittelt sind und daß daher die Kollekte auf einen kleinen Kreis von Angehörigen der Monarchie beschränkt blieb, so muß der ansehnliche Betrag, welcher einlief, als ein offenkundiges Zeichen der patriotischen Gesinnung und Opferfreudigkeit anerkannt werden.

TODESOFFER.

Zu dem Unfall bei Zoppot, bei dem am 7. Februar das Flugzeug »Westpreußen« in die Ostsee stürzte und die beiden Insassen Kapitänleutnant Jenetzky und Obermaschinistenmaat Dickmann zum Tode fanden, wird noch folgendes mitgeteilt. Angenszengen wollen beobachtet haben, daß sich plötzlich die obere Tragfläche des Apparates ablöste und herunterfiel, worauf in sausendem Sturz das Flugzeug selbst folgte. Eine zuverlässigere Beobachtung mit dem Glase ergab, wie von sachverständiger Marinefliegerstelle verlautet, daß wahrscheinlich der Propeller plötzlich abgefliegen ist, gegen das Flugzeug getrieben wurde und die Tragfläche zerriß; daher das gleichfalls beobachtete plötzliche Abhören des Propellergeräusches. Als eine zweite Möglichkeit wird angegeben, daß der 100 H. P.-Daimler-Motor explodierte. Für diese Annahme besteht zwar noch keine Bestätigung, doch wird unversüßter die technische Untersuchung vorgenommen werden. Zu betonen ist, daß das Wetter zwar etwas windig und dünn war, daß aber keine Veranlassung für den Flieger vorlag, nicht aufzufliegen. Als angeschossen bezeichnet man, daß die beiden Insassen durch Ertrinken ihren Tod gefunden haben. Der furchtbare Sturz muß die Körper sofort zerschmettert haben.

Das Flugzeug wurde aufgefischt, aber ohne die Leichname, die wahrscheinlich weit weggeschwemmt worden sind. Man hat deshalb auch die Nachforschungen nach ihnen aufgegeben, nachdem die Taucher der Marine in größerem Umkreise den Meeresboden abgesucht haben. Dies Resultat war bei den eigenartigen Stromverhältnissen in der Danziger Bucht und der Windstärke (es herrschte starker Südwest) vorauszusetzen; es ist anzunehmen, daß der Hauptstromung aus der Danziger Bucht hinaus folgend, die Leichen der glücklichen Aviatiker vielleicht am Strande der Frischen Nehrung angespült werden.

Kapitänleutnant Jenetzky hatte mit seinem Begleiter das Flugzeug »Westpreußen« gerade in der letzten Zeit deshalb besonders ansprobiert, weil er bestimmt war, diesen stolzen Doppeldecker demnächst dem Kaiser in Wilhelmshaven vorzuführen. Der Kaiser hat, bevor die längeren Nordseefahrtsgänge an und auf der Jade beginnen, die Vorführung von drei Albatros-Doppeldeckern gelegentlich des auf den 1. März festgesetzten Stapellans des Linienschiffs »S« auf der Kaiserlichen Werft zu Wilhelmshaven befohlen. Diese drei Doppeldecker, darunter »Westpreußen«, sollten von Putzig nach Wilhelmshaven abgehen, um dann noch längere Zeit dort zu bleiben, bis die Frühjahrsfahrtsgänge wieder in Putzig beginnen sollten.

Wie vorsichtig Kapitänleutnant Jenetzky noch kurz vor seinem Todessturz gehandelt, geht daraus hervor, daß er am Freitag nachmittag nach seinem letzten Niedergang in der Nähe des Seehafes Bröhen bei Langfurh von der kaiserlichen Werft in Danzig noch einen Benzinvorrat beorderte und nachfüllen ließ und sein bewährter Begleiter Dickmann der Sicherheit halber auch noch einige neue Verstärkungsdrähte einzuziehen mußte. Bei gutem Licht stiegen dann die beiden Flieger kurz nach $\frac{1}{2}$ 4 Uhr zu

ihrem direkten Nachhauseflug über See gegen Putzig auf — kaum 20 Minuten später lagen sie zerschmettert mit ihrem zertrümmerten Luftseilager in den Fluten des Meeres.

Der Westpreussische Luftflotten-Verein beabsichtigt, zu einer Sammlung aufzufordern und an der Stelle auf dem Flugfelde zu Putzig, von der Kapitänleutnant Jenetzky mit seinem Begleiter zum letzten Fluge aufstieg, einen Gedenkstein zu errichten. Auch sollen unverzüglich Sammlungen in die Wege geleitet werden, um die nötigen Mittel zum Ersatz des zerstörten Flugzeuges zusammenzubringen.

Über die Ursache von dem vielkommentierten Todessturz des französischen Flugzeugfabrikanten Charles Nieuport läßt sich Jacques Mortane in »La Vie au Grand Air« in Kritiken aus, die gegen die militärischen Anstalten gerichtet sind. Er stellt die Fragen: »Ist es wahr, daß der 100pferdige dreisitzige Nieuport-Eindecker, die siegreiche Type des militärischen Wettbewerbs zu Reims, in seiner Konstruktion abgeändert wurde? Ist es wahr, daß man den Rumpf um 15 cm verbreitert hat? Ist es wahr, daß man die Tragflächen durch einen unnützen Haufen von Spannröhren, Kabeln u. s. w. übermäßig belastet hat? Ist es wahr, daß der Apparat um 80 kg mehr wog als die ursprüngliche Type? Ist es wahr, daß er im Durchschnitt pro Stunde um 12 km weniger leistete als jene Type, mit der Weymann im Wettbewerb von Reims triumphierte? Ist es wahr, daß man den Eindecker nach den Angaben aus Chalais-Mendons derart »verbesserte«, daß der Pilot im Falle eines Motordefekts nach vornüber stürzen muß, daß er keine Spiralen beschreiben, keine Karven fliegen kann, um sich ein Landungsterrain aussuchen, sondern sich wohl oder übel schranngerecht halten muß? Bei der kleinsten Wendung mußte der Apparat umkippen. Ist es wahr, daß der Eindecker von Charles Nieuport, der 400 kg Last an Bord nehmen konnte, nicht der einzige von dieser »verbesserten« Type sei, sondern daß alle 100 H. P.-Dreisitzer der Heeresverwaltung in gleicher Art abgeändert wurden? Es ist doch merkwürdig, daß man in Chalais-Mendons um jeden Preis das modifizieren muß, was die Konstrukteure für gut befanden und was sich auch in der Praxis ausgezeichnet bewährt. Nach dem ersten Halbjahr 1912 darfte man hoffen, daß sich der Überseer der Techniker gelegt habe. Der Blériot-Eindecker, mit dem man überall vortreffliche Leistungen erzielte und gefahrlos die kühnsten Flüge vollführte, wurde, sobald er in militärische Verwendung kam, mit einem Mal eine höchst gefährliche Maschine. Er wurde viel zu schwer und so geändert, daß er sich kaum in die Läufe zu erheben vermochte. Die Originaltype war kaum mehr zu erkennen. Nun ereigneten sich verschiedene Todesstürze, für die einzig diejenigen der Verantwortung tragen, die an einem fertigen Originalapparat immer noch hermtüfeln wollen. Nach der wunderbaren Leistung von Garros im Grand Prix von Anjon erfolgte die Order, die Blériot-Apparate so zu lassen, wie sie aus der Hand der Konstrukteure hervorgehen, nicht aber sie durch Änderungen zu verderben. Seither hat man keine schweren Unglücksfälle mehr verzeichnet; man hat nur von bewunderungswürdigen Fällen gehört. Wäre es nicht genug gewesen an diesem einen traurigen Beispiel?»

Der Maschinist May, der bei dem Unfall des Lenk-Luftschiffes »Schütte-Lanz« am 18. Januar, worüber ausführlich berichtet worden ist, schwer verunglückte, ist jetzt im Königin Elisabeth-Hospital zu Oberschönbrunn gestorben. May hatte sich im Spital schon soweit erholt, daß seine Entlassung unmittelbar bevorstand. Ganz unvermittelt trat jedoch als Folgeerscheinung des Schädelbruchs eine schwere Hirnanatomieentzündung auf, die dem Leben des Verletzten ein Ende machte.

Am 15. Februar verunglückte der Berliner Telegraphenassistent Wilhelm Leuk auf dem Flugplatze Lindenhal bei Leipzig. Leuk stieg vormittags auf, in der Absicht, einen längeren Flug auszuführen. Er überflog den Exerzierplatz in weitem Umkreise und schickte sich gegen $\frac{1}{2}$ 12 Uhr zur Landung an. Das Wetter war etwas böig, und man hatte dem Flieger deshalb eingeschrieben, nicht in zu große Höhen zu gehen, zumal er auch mit dem Glätt-

8. — Jeder Flieger, der an einer der Perioden der Wurfkonkurrenz teilzunehmen wünscht, hat seine Anmeldung spätestens am fünften Tage um 6 Uhr abends vor Beginn der Veranstaltung an das Sekretariat der aviatischen Kommission zu richten.

Die Anmeldung muß außerdem die Beziehung des Flugfeldes enthalten, auf welchem der Konkurrent teilnehmen wünscht. Das bei der Anmeldung zu erlegende Neuanmeldungsgehalt beträgt 50 Francs und wird nicht zurückerstattet.

Die Teilnehmer müssen französischer Nationalität sein. Der Flug-, Ziel- und Visierapparat müssen französische Erzeugnisse sein, jedoch sind gewisse Bestandteile fremder Provenienz gestattet.

9. — Die Stunde des Beginnes wird jedesmal spätestens drei Stunden vorher am Flugfeld bekanntgegeben. Die Entscheidung über die Anordnung der Flieger, über gewisse Zwischenfälle, die von Wind und Wetter abhängen, fällt dem verantwortlichen Kommissär zu.

10. — Jeder Konkurrent darf während einer Periode der Veranstaltung nicht mehr als einen Flug absolvieren. Das Zeichen zum Abflug gibt der verantwortliche Kommissär.

11. — Alle Konkurrenten, welche die Regeln und Bestimmungen übertreten oder sich nicht an die Anordnungen des verantwortlichen Kommissärs halten, können von demselben zu einer Strafe von 50 oder 100 Francs verurteilt werden. Im Nichterfüllungsfall kann die Kommission seine Leistung annullieren, sogar mit dem gütlichen Ausschluss vorgehen.

112. — Nach dem letzten Aufruf bestimmt eine Jury die Ergebnisse der Klassifizierung.

13. — Schriftliche Reklamationen können die Konkurrenten an den Präsidenten der Luftschiffahrtskommission des Aéro-Clubs richten. Und zwar sind Reklamationen gegen den Kommissär oder die Konkurrenten an den zwei Tagen nach Beendigung der Periode, Reklamationen gegen die Entscheidungen der Jury in den acht Tagen nach ihrer Veröffentlichung zulässig. Bei allen Reklamationen ist eine Summe von 50 Francs zu erlegen, die für den Fall, als der Einspruch zurückgewiesen wird, verfällt.

14. — Nach Erledigung aller Reklamationen bestimmt die aviatische Kommission die Preisverteilung nach folgendem Schema: 30.000 Francs dem Ersten; ferner 7500 Francs, 5000 Francs, 3000 Francs, 2500 Francs, 2000 Francs. Den ersten Preis kann nur jener Konkurrent erhalten, der zwölf Projektilen in den Zielkreis geworfen hat.

15. — Die nichtverteilten Preise werden für das Jahr 1914 nach einem neuen Reglement angeschrieben.

16. — Die Entscheidungen der Commission d'Aviation sind unanfechtbar.

25.000 Francs-Preis.

1. — Die Summe von 25.000 Francs wird unter jene Konkurrenten gemäß Punkt 14 verteilt, die an einem Aéroplan, der mindestens 1000 m über dem Boden sich befindet, während eines und desselben Fluges die größte Anzahl von Projektilen in einen Kreis von 25 m Radius werfen. Der Apparat kann auch von mehreren Personen besetzt sein.

2. — Für jeden der zwei erlaubten Wurfversuche führt jeder Teilnehmer mindestens fünf Projektilen des gleichen Modells (Kugelgranate von 22 cm Durchmesser und 22 kg Gewicht), deren Mündungen verschlossen sein müssen, mit sich. Die Projektilen können auch von den Konkurrenten beigelegt werden.

3. — Die Projektilen müssen jedesmal beim Überfliegen des Kreises geworfen werden. Sobald ein Geschuß den Apparat verläßt, gilt es als geworfen. Andere Projektilen als die vorgeschriebenen zu benützen, ist verboten.

4. — Die Wurfkonkurrenzen finden am dem Flugfeld zu einer Zeit statt, welche die Kommission mindestens einen Monat vor dem Beginn bekanntgibt. Sie können auch mehrere Tage umfassen, je nach der Bewerberzahl. In der Regel finden die Anflüge vier Stunden am Vormittag und vier am Nachmittag statt.

5. — Die Teilnehmer werden entsprechend ihrer Trefferszahl bei einem der beiden Flüge klassifiziert, wobei die Lage der Treffpunkte nicht ins Gewicht fällt.

6. — Die auf den Kreismfang fallenden Projektilen gelten als Treffer.

7. — Der Präsident der aviatischen Kommission bestimmt jenen Kommissär, der dem Aéro-Club de France gegenüber verantwortlich ist, sowie zwei anerkannte Kommissäre.

8. — Jeder Konkurrent, der an der Veranstaltung teilnehmen will, hat seine Anmeldung spätestens acht Tage vor Beginn, 6 Uhr abends, an die aviatische Kommission zu richten.

Bei der Meldung sind 50 Francs Neuanmeldungsgehalt zu erlegen. Sämtliche Teilnehmer müssen französischer Nationalität sein. Ebenso muß der Aéroplan, Visier- und Warfapparat französisches Fabrikat sein; gewisse Bestandteile fremder Provenienz sind zulässig.

9. — Die Stunde des Beginnes wird mindestens drei Stunden vorher am dem Flugfeld bekanntgegeben.

10. — Die Abflugszeiten werden durch Chronometer bestimmt. Vor dem Abflug setzt der Konkurrent seinen Registrierbarometer in Anwesenheit des verantwortlichen Kommissärs in Bewegung. Verläßt ein Konkurrent nicht binnen 10 Minuten die Abfluglinie, muß er seine Teilnahme auf den kommenden Tag verschieben.

11. — Jeder Teilnehmer, der sich dem Reglement nicht unterwirft, kann von dem verantwortlichen Kommissär mit 50 oder 100 Francs in Strafe genommen werden. Zahlungsverweigerung zieht den Ausschluss nach sich. Die gleichen Vorschriften gelten auch für jene Personen, die den Konkurrenten begleiten.

12. — Eine Jury veröffentlicht das Endergebnis im Sekretariat der aviatischen Kommission.

13. — Die Konkurrenten können ihre schriftlichen Proteste an den Präsidenten dieser Kommission senden. Und zwar Proteste gegen den Kommissär oder die Konkurrenten innerhalb zweier Tage nach Beendigung der Konkurrenz. Proteste gegen die Entscheidung der Jury müssen in den acht Tagen nach der Veröffentlichung des Klammens eingebracht werden. Jedem Protest muß eine Summe von 50 Francs beigelegt sein, die unter jeder Bedingung verfällt.

14. — Die Preisverteilung geschieht nach folgendem Schema: 15.000 Francs dem Ersten, 5000 Francs dem Zweiten, 3000 Francs dem Dritten, 2000 Francs dem Vierten. Als Mindestleistung für den ersten Preis sind zwei, für die anderen Preise ein Treffer vorgeschrieben.

15. — Die nichtverteilten Preise gelangen 1914 nach einem neuen Reglement zur Verteilung.

16. — Die Entscheidung der Commission d'Aviation ist unanfechtbar.

DIE LUFTFLOTTENAKTION.

Das Zentralkomitee zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte hat eine die Ziele und Zwecke der eingeleiteten Aktion symbolisierende Medaille herausgegeben, die, von bleibendem künstlerischen Wert, eine Erinnerung an das große patriotische Unternehmen bildet und zugleich bestimmt ist, der rüstig fortschreitenden Sammlung neue Mittel auszuführen.

Die Medaille ist ein Werk des Bildhauers Gustav Garschner und wurde auf Grund einer besonderen Ermächtigung des Finanzministers Ritter von Zaleski im Münzamt hergestellt. Die Medaille zeigt auf der Aversseite einen sich erhebenden Aéroplan, während die aufgebende Sonne die Landschaft mit den ersten Strahlen vergoldet. Am Horizont zeigt sich der kaiserliche Wahlspruch „Viribus unitis“. Die Reversseite trägt den österreichischen Adler in Hochrelief und die Widmung „Für die österreichische Luftflotte“.

Die Medaille wird in den nächsten Tagen zum Vertrieh gelangen. Die große Ausgabe ist in erster Linie für Sammler bestimmt und sowohl im Hauptmünzamt als auch im Bureau des Zentralkomitees erhältlich. Die

kleineren Medaillen werden, in den verschiedenen Landesfarben adjustiert, in allen Geschäften, Tabaktrafiken und bei allen Hotelportiers etc. zu haben sein.

Die k. u. k. Gesandtschaft in Dresden hat innerhalb der österreichisch-ungarischen Kolonie Sachsens Sammlungen veranstaltet. Die Bemühungen der Gesandtschaft waren von einem schönen Erfolge begleitet. Dem Zentralkomitee wurde im Wege des Kriegsministeriums die Summe von 28.130 Kronen zur Verfügung gestellt. Wenn man bedenkt, daß unsere in Sachsen lebenden Landsleute zum großen Teil unbemittelt sind und daß daher die Kollekte auf einen kleinen Kreis von Angehörigen der Monarchie beschränkt blieb, so muß der ansehnliche Betrag, welcher einlief, als ein offenkundiges Zeichen der patriotischen Gesinnung und Opferfreudigkeit anerkannt werden.

TODESOPFER.

Zu dem Unfall bei Zoppot, bei dem am 7. Februar das Flugzeug »Westpreußen« in die Ostsee stürzte und die beiden Insassen Kapitänleutnant Jenetzky und Obermaschinistenmaat Dickmann den Tod fanden, wird noch folgendes mitgeteilt. Augenzengern wollen beobachtet haben, daß sich plötzlich die obere Tragfläche des Apparates ablöste und herunterfiel, worauf in sausendem Sturz das Flugzeug selbst folgte. Eine zuverlässigere Beobachtung mit dem Glase ergab, wie von sachverständiger Marinefliegerstelle verlautet, daß wahrscheinlich der Propeller plötzlich abgefliegen ist, gegen das Flugzeug getrieben wurde und die Tragfläche zerriß; daher das gleichfalls beobachtete plötzliche Abfliegen des Propellergeräusches. Als eine zweite Möglichkeit wird angegeben, daß der 100 H. P.-Daimler-Motor explodierte. Für diese Annahme besteht zwar noch keine Bestätigung, doch wird unverzüglich eine technische Untersuchung vorgenommen werden. Zu betonen ist, daß das Wetter zwar etwas windig und dünn war, daß aber keine Veranlassung für den Flieger vorlag, nicht aufzufliegen. Als angeschossen bezeichnet man, daß die beiden Insassen durch Ertrinken ihren Tod gefunden haben. Der furchtbare Sturz muß die Körper sofort zerschmettert haben.

Das Flugzeug wurde aufgefischt, aber ohne die Leichname, die wahrscheinlich weit weggeschwemmt worden sind. Man hat deshalb auch die Nachforschungen nach ihnen aufgegeben, nachdem die Tancher der Marine in größerem Umkreise den Meeresboden abgesucht haben. Dies Resultat war bei den eigenartigen Stromverhältnissen in der Danziger Bucht und der Windsstärke (es herrschte starker Südwest) vorauszusetzen; es ist anzunehmen, daß der Hauptstromung aus der Danziger Bucht hinaus folgend, die Leichen der englischen Aviatiker vielleicht am Strande der Frischen Nehrung angespült werden.

Kapitänleutnant Jenetzky hatte mit seinem Begleiter das Flugzeug »Westpreußen« gerade in der letzten Zeit deshalb besonders anprobiert, weil er bestimmt war, diesen stolzen Doppeldecker demnächst dem Kaiser in Wilhelmshaven vorzuführen. Der Kaiser hat, bevor die längeren Nordseeflüge beginnen und an der Jahde beginnen, die Vorführung von drei Albatros-Doppeldeckern gelegentlich des am 1. März festgesetzten Stuppelans des Linienschiffs »S« auf der Kaiserlichen Werft zu Wilhelmshaven befohlen. Diese drei Doppeldecker, darunter »Westpreußen«, sollten von Putzig nach Wilhelmshaven abgehen, um dann noch längere Zeit dort zu bleiben, bis die Frühjahrsfüßungen wieder in Putzig beginnen sollten.

Wie vorsichtig Kapitänleutnant Jenetzky noch kurz vor seinem Todessturz gehandelt, geht daraus hervor, daß er am Freitag nachmittag nach seinem letzten Niedergang in der Nähe des Seebades Bröben bei Langfurh von der kaiserlichen Werft in Danzig noch einen Benzinvorrat beorderte und nachfüllen ließ und sein bewährter Begleiter Dickmann der Sicherheit halber auch noch einige neue Versteifungsdrähte einziehen mußte. Bei gutem Licht stiegen dann die beiden Flieger kurz nach 1/4 4 Uhr zu

ihrer direkten Nachhausefahrt über See gegen Putzig auf — kaum 20 Minuten später lagen sie zerschmettert mit ihrem zertrümmerten Luftschiff in den Fluten des Meeres.

Der Westpreussische Luftflotten-Verein beabsichtigt, zu einer Sammlung anzusfordern und an der Stelle an dem Flugfelde zu Putzig, von der Kapitänleutnant Jenetzky mit seinem Begleiter zum letzten Fluge aufstieg, einen Gedenkstein zu errichten. Auch sollen unverzüglich Sammlungen in die Wege geleitet werden, um die nötigen Mittel zum Ersatz des zerstörten Flugzeuges zusammenzubringen.

Über die Ursache von dem vielkommentierten Todessturz des französischen Flugzeugfabrikanten Charles Nieuport läßt sich Jacques Mortane in »La Vie au Grand Air« in Kritiken aus, die gegen die militärischen Anstalten gerichtet sind. Er stellt die Fragen: »Ist es wahr, daß der 100pferdige dreisitzige Nieuport-Eindecker, die siegreiche Type des militärischen Wettbewerbs in Reims, in seiner Konstruktion abgeändert wurde? Ist es wahr, daß man den Rumpf um 15 cm verbreitert hat? Ist es wahr, daß man die Tragflächen durch einen ansehnlichen Haufen von Spanderröhren, Kabeln n. s. w. übermäßig belastet hat? Ist es wahr, daß der Apparat um 80 kg mehr wog als die ursprüngliche Type? Ist es wahr, daß er im Durchschnitt pro Stunde um 12 km weniger leistete als jene Type, mit der Weymann im Wettbewerb von Reims triumphtierte? Ist es wahr, daß man den Eindecker nach den Angaben aus Chalais-Mendons derart »verbessert« hat, daß der Pilot im Falle eines Motordefekts nach vornüber stürzen muß, daß er keine Spiralen beschreiben, keine Karven fliegen kann, um sich ein Landungsterrain aussuchen, sondern sich wohl oder übel schauergerecht halten muß? Bei der kleinsten Wendung müßte der Apparat umkippen. Ist es wahr, daß der Eindecker von Charles Nieuport, der 400 kg Last an Bord nehmen konnte, nicht der einzige von dieser »verbesserten« Type sei, sondern daß alle 100 H. P.-Dreisitzer der Heeresverwaltung in gleicher Art abgeändert wurden? Es ist doch merkwürdig, daß man in Chalais-Mendons um jeden Preis das modifizieren muß, was die Konstrukteure für gut befanden und was sich auch in der Praxis ausgezeichnet bewährt. Nach dem ersten Halbjahr 1912 durfte man hoffen, daß sich der Überseer der Technik gelegt habe. Der Blériot-Eindecker, mit dem man überall vollaufwunderbare Leistungen erzielte und gefahrlos die kühnsten Flüge vollführte, wurde, sobald er in militärische Verwendung kam, mit einem Mal eine höchst gefährliche Maschine. Er wurde viel zu schwer und so geändert, daß er sich kaum in die Lüfte zu erheben vermochte. Die Originaltype war kaum mehr zu erkennen. Nun ereigneten sich verschiedene Todesstürze, für die einzig diejenigen die Verantwortung tragen, die an einem fertigen Originalapparat immer noch herumtüteln wollen. Nach der wunderbaren Leistung von Garros im Grand Prix von Anjon erfolgte die Order, die Blériot-Apparate so zu lassen, wie sie aus der Hand der Konstrukteure hervorgehen, nicht aber sie durch Änderungen zu verderben. Seither hat man keine schwereren Unglücksfälle mehr verzeichnet; man hat nur von bewunderungswürdigen Fällen gehört. Wäre es nicht genug gewesen an diesem einen traurigen Beispiel?»

Der Maschinist May, der bei dem Unfall des Lenk-Luftschiffes »Schütte-Lanz« am 18. Januar, worüber ausführlich berichtet worden ist, schwer verunglückte, ist jetzt im Königin Elisabeth-Hospital zu Oberschönau gestorben. May hatte sich im Spital schon soweit erholt, daß seine Entlassung unmittelbar bevorstand. Ganz unvermittelt trat jedoch als Folgerscheinung des Schädelbruchs eine schwere Hirnblutentzündung auf, die dem Leben des Verletzten ein Ende machte.

Am 15. Februar verunglückte der Berliner Telegraphenassistent Wilhelm Lenk auf dem Flugplatz Lindenhal bei Leipzig. Lenk stieg vormittags auf, in der Absicht, einen längeren Flug auszuführen. Er überstieg den Exerzierplatz in weitem Umkreise und schickte sich gegen 1/4 12 Uhr zur Landung an. Das Wetter war etwas böig, und man hatte dem Flieger deshalb eingeschrieben, nicht in zu große Höhen zu gehen, sondern er auch mit dem Gleit-

flug noch nicht recht vertraut war. Dennoch war er schnell auf etwa 600 bis 800 m Höhe gestiegen. Als er den Abstieg einleitete, bemerkte man, daß er dabei einen Fehler machte, indem er den Motor zu stark abdrosselte. Der Apparat fiel sehr schnell auf etwa 200 m und hier glaubte Lenk anscheinend, daß der Apparat in zu flachem Winkel flog und gab kräftig Tiefsteuer. Dadurch beschleunigte er natürlich den Abstieg noch mehr, der Apparat neigte sich stark nach vorn und überschlug sich im nächsten Moment. Gleich darauf sah man Lenk aus 80 m Höhe aus dem Apparat stürzen. Er blieb mit zerbrochenen Gliedern tot liegen. Der Apparat flog noch ein Stückchen weiter und fiel dann ebenfalls herab.

Telegraphenassistent Lenk war beim Haupttelegraphenamt in Berlin beschäftigt und hatte von seiner vorgesetzten Behörde einen längeren Urlaub erhalten, um sich auf dem Flugplatze Leipzig-Lindenthal im Fliegen ausbilden zu

lassen. Er widmete sich diesem Sport in der Hoffnung, später ein Flugpostamt in den Kolonien übernehmen zu können. Lenk hat erst vor kurzem sein Feldpilotenexamen bestanden.

Eine aus Hauptmann Hertel vom 19. Trainbataillon, Oberleutnant Steffen und einem Bevollmächtigten der Deutschen Flugzeugwerke bestehende Kommission hat den abgestürzten Apparat geprüft und sowohl Steuerzüge wie Steuerflächen vollkommen intakt gefunden. Der Apparat war fast unbeschädigt. Es geht daraus hervor, daß der Unfall auf eine Ungeschicklichkeit Lenks zurückzuführen ist. Wäre er angegurtert gewesen oder hätte er sich festgehalten, so würde das Unglück wohl kaum passiert sein.

Am 17. Februar stürzte in Fischamend der Feldpilot Oberleutnant Eduard Nittner zu Tode. Über das traurige Ereignis wird an anderer Stelle ausführlich berichtet.

Der ETRICH-MONOPLAN

besitzt nach dem Urteile der Fachwelt die größte Stabilität und Gleitfähigkeit, ist somit
der sicherste Apparat.

Fast sämtliche Preise der I. österreichischen Flugwoche wurden auf Etrich-Monoplanen gewonnen, und zwar:

Kaiserspreis für Überlandflug: Oberleutnant v. BLASCHKE und Rittmeister v. UMLÄUFF.

Kaiserspreis für Höhe: Oberleutnant BIER.

Landespreis für Dauer: KARL ILLNER.

Landespreis für Distanz: Oberleutnant BIER.

Landespreis für Höhe: Oberleutnant BIER.

Geschwindigkeitspreis: Ingenieur STANGER.

Überlandflug-Teilungspreis: Oberleutnant MILLER, Oberleutnant BIER, Ingenieur STANGER, Oberleutnant v. BLASCHKE, HERMANN HOLD, Oberleutnant STOHANZL.

Preis der Stadt Wien: Oberleutnant BIER und Oberleutnant v. BLASCHKE.

Preis der Gemeinde Neunkirchen: Oberleutnant MILLER.

Preis des Handelsministeriums: Oberleutnant MILLER.
Preis des Handelsministeriums: MOTOR-LUFTFAHRZEUG-GESELLSCHAFT, und viele Tagespreise.



Flugunterricht zu günstigen Bedingungen.

MOTOR-LUFTFAHRZEUG-GESELLSCHAFT M. B. H., WIEN XIII/3.

Niederösterreichische

Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

I. **Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt:**

Versicherungen in ganz Zischthorien auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todestall-, Erlebens-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letzttere auch ohne ärztliche Untersuchung); vorteilhafteste Alters-Invalditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentenparkasse;

II. **Brandschaden-Versicherungsanstalt:**

Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten;

III. **Hagel-Versicherungsanstalt:**

versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen;

IV. **Vieh-Versicherungsanstalt:**

versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer an ihrem in Niederösterreich eingetragenen Rind-, beziehungsweise Pferdebestande erleiden sollten;

V. **Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt:**

Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschaden-Versicherungen.

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE“ geboten.

Sitz der Anstalten: WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, heßeben ihre Adresse bekanntzugeben.

ÖSTERREICHISCHER LUFTSCHIFFER-VERBAND.

(Offizielle Mitteilungen.)

EINLADUNG

zu dem am 8. März 1913, 8 Uhr nachmittags, in Wien, Hotel Metropole, stattfindenden III. ordentlichen österreichischen Luftschiffertag.

Vorläufige Tagesordnung:

1. Tätigkeitsbericht des Präsidiums.
2. Kassenbericht.
3. Erteilung des Abschlusses.
4. Voranschlag für das nächste Jahr.
5. Festsetzung der Höhe des Jahresbeitrages.
6. Wahl von zwei Revisoren und zwei Ersatzmännern.
7. Wahl der vier Delegierten und eines Ersatzmannes in die Österreichische Aeronautische Kommission aus dem Kreise der Kroulandvereine und des Österreichischen Flugsport-Klubs.
8. Entscheidung über Aufnahme von Vereinen.
9. Anträge.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AÉRO-KLUB.

(Offizielle Mitteilungen.)

Sonntag den 9. Februar veranstaltete der k. k. Österreichische Aéro-Klub eine meteorologische Fahrt, bei welcher Beobachtungen über Luftdruck, Temperatur und Feuchtigkeitsverhältnisse angestellt wurden. Der Ballon »Anstria« unter der Führung des Herrn Assistenten E. R. Wolf mit Herrn Assistenten Dr. A. Wagner als Teilnehmer ging um 8:58 vom Klubplatze in die Lüfte. Um 9:41 wurde bei Götzendorf in Niederösterreich glatt gelandet. Die zurückgelegte Strecke beträgt 26 km, die größte erreichte Höhe 1150 m.

Sonntag den 16. Februar unternahmen die Herren Oberleutnant Alfred Schmidt, Leutnant Johann v. Kenyeres und Leutnant Theodor Jovanovics unter der Führung des Herrn Maximilian Mäntner im »Excelsior« vom Klubplatze einen Aufstieg. Um 11:45 wurde der Ballon hochgelassen und ging in einer Schleifenfahrt über Wien. Von der Rotunde nahm der »Excelsior« die Richtung über den Staats- und Südhof, in 900 m Höhe, über die Schmelz nach Laa bei Attgersdorf, wo eine glatte Landung vollzogen wurde. Der Ballon hatte teilweise Nebelwolken zu passieren, welche ihn stark abkühlten und aus größerer Höhe rasch zum Falle brachten. Bei der Fahrt über die Schmelz sank der »Excelsior« von 1900 m auf 400 m herab. Die zurückgelegte Strecke beträgt 9 km, die größte erreichte Höhe 2500 m.

NOTIZEN.

TÜRKISCHE FLUGZEUGE sollen in letzter Zeit häufig über der Tschataldscha-Linie Flüge ausgeführt haben. Endlich sind also die türkischen Maschinen mobil geworden. Das militärische Aërodrum der Türkei liegt in San Stefano.

AUS BUENOS-AIRES meldet man: Der deutsche Aviatiker Löhde, der von Buenos-Aires nach Montevideo geflogen war, ist am 15. Februar nun auch auf dem Luftwege zurückgekehrt. Er führte als Passagier den Hauptmann José San Martin mit sich.

ALS FELDPILLOT qualifizierte sich Oberleutnant Gustav Knirsch des k. u. k. Dragonerregiments Nr. 13, Frequenter des Feldpilotenkurses in Fischamend, indem er die ihm vorgeschriebene Strecke von 120 km in anderthalb Stunden zurücklegte. Er landete nach schönem Fluge glatt in Fischamend.

DIE NEUEN MARINEDEPOTS in Budeham in England wurden, wie man meldet, zum Schutz gegen Bomben aus Flugapparaten aus versenkten Eisenbetonkammern hergestellt und mit einer meterdicken Erdschicht und Rasen bedeckt, um sie den Blicken der Fahrzeugführer zu entziehen.

LAURENS machte, wie »New York Herald« meldet, am 17. Februar einen schönen Flug mit dem Vicomte Henri de Beaupreire als Passagier von Beaulieu nach San Remo und zurück, was im ganzen 25 Minuten in Anspruch nahm. Es soll auch ein Flug nach Genua ausgeführt werden.

BEI CLÉMENT-BAYARD hat die Leitung des französischen Militärflugwesens zwei Luftschiffe von je 20.000 m³ Inhalt bestellt. Diese Luftkreuzer werden wieder mit vier Motoren zu je 250 H. P. ausgerüstet werden und vier Propeller besitzen. Das erste der beiden Luftschiffe wird in acht Monaten fertiggestellt sein und an den großen Herbstmanövern teilnehmen.

KÖNIG ALFONSO von Spanien machte am 7. Februar in Madrid einen Aufstieg des militärischen Leukballons »España« als Passagier mit. Hauptmann Kindelan führte das Luftschiff. Der König war von der Fahrt ganz entzückt. — Infant Alfonso von Spanien stieg am 17. Februar in Madrid in einem Flugzeug auf, welches Perreyon, Chef der dortigen Blériot-Schule, lenkte.

VOR DEM APPELLGERICHT in Paris kam vor einigen Tagen in zweiter Instanz der Prozeß zur Ver-

handlung, den die französische Wright-Gesellschaft gegen die meisten französischen Flugzeugfirmen wegen Verstoßes gegen das Patentrecht angestrengt hat, ohne daß eine Entscheidung verkündet wurde. Der Prozeß wird noch mehrere Verhandlungen in Anspruch nehmen.

IN DRESDEN ereignete sich am 13. Februar ein Unfall, der leicht böse Folgen hätte haben können. Die sächsischen Leutnants Meyer und Osterrecht flogen auf einem Rampler-Apparat von Berlin nach Dresden. Als sie in 600 m Höhe über Dresden schwebten, brach ein Ölrohr, worauf der Motor ansetzte. Sie gingen im Gleitflug herab, 80 m vom Boden entfernt stürzte der Apparat jedoch ab. Das Flugzeug wurde zerrümmert, wogegen die Flieger nur leichte Verletzungen erlitten.

VON TRIEST NACH ROM, über die See und über das Land, beabsichtigt der bekannte Triester Aviatiker Johann Widmer zu fliegen. Die zuständige politische Behörde hat jedoch im Sinne der Ministerialverordnung vom 20. Januar d. J., wonach die Stadt Triest samt Territorium und den unter die Staatshoheit gehörigen Gewässern zu den für nichtmilitärische Luftfahrzeuge verbotenen Zonen zählt, den Flug untersagt. Widmer will nun den Flug nach Rom vom Lido bei Venedig aus unternehmen.

REI KÖSTRIN fand am 6. Februar, wie man meldet, ein interessantes Schießen des Feldartillerieregiments Nr. 18 aus Frankfurt a. d. O. statt. Die sechste fahrende Batterie des Regiments erhielt den Auftrag, aus Feldhaubitzen mit Schrapnells auf drei Freiballons zu schießen, die zu diesem Zweck unbemannt aufgelassen wurden. Nach kurzer Feuerfähigkeit gelang es der Batterie, einen der Ballons zum Sinken zu bringen. Die beiden anderen Aérostaten verschwanden anscheinend unversehrt sehr bald in den Wolken.

MITTEN IN LONDON ging am 10. Februar ein Flugapparat nieder. Der Kapitän Darbyshire hatte am Morgen auf einem Militär-Zweidecker Farborough verlassen und verlor im dichten Nebel über London die Orientierung. Da der Motor nachließ, mußte der Flieger plötzlich landen. Glücklicherweise schwebte er gerade über dem Regents-Park, in dem sich viele freie Stellen befanden. Bei der heftigen Landung wurde die Maschine stark beschädigt. Der Flieger erfuhr erst nach der Landung, daß er sich mitten in London befand.

PRINZ SIGISMUND von Preußen betätigt sich fleißig als Flugmaschinenkonstrukteur. Er hat für sein

Atelier auf dem Bornstedter Felde den Piloten Karl Krieger angestellt. Neuestes ist der Prius mit der Herstellung einer Rennmaschine beschäftigt, die in einige Flugkonkurrenzen dieses Jahres gesandt werden soll. Der Apparat wird mit einem 100 H. P. Mercedes-Motor ausgerüstet werden. Wenn sich die Type bewährt, dürfte sie serienweise gebaut werden. Die Schuppenanlagen auf dem Bornstedter Felde werden erweitert und mit allen für die Serienfabrikation von Flugzeugen nötigen Maschinen ausgestattet.

OSKAR BIDER, der junge schweizerische Aviatiker, hat seinen vorher kaum in engsten Fachkreisen genannten Namen durch den kühnen Pyrenäenflug, den er am 24. Januar von Pau nach Madrid ausführte, allgemein be-

wurden zur Anschaffung von 270 Flugzeugen die erforderlichen Kredite eingestellt. Für die Jahre 1914, 1915 und 1916 wird der Ankauf von insgesamt 720 Flugzeugen vorgesehen. »Es ist gewiß anerkennenswert,« bemerkt hierzu »B. Z. a. Mittags«, »daß die Chinesen sich die Errungenschaften der modernen Technik zu eigen machen wollen. Der chinesischen Armee von heute tun aber wohl fürs erste eine ganze Menge anderer Sachen dringender, als ein woblansortierter Aéroplanpark. Wir fürchten, die Russen in der Mongolei werden sich durch diese — vorläufig auch noch papierenen — chinesischen Drachenzüger nicht sehr imponieren lassen.«

DER HANGAR des Ingenieurs Wels auf dem Flugfelde in Wiener-Neustadt ist am 17. Februar zum



OSKAR BIDER IN DEN PYRENÄEN.

kannt gemacht. Das vorstehende Bild zeigt den Flieger bei der Überquerung eines der höchsten Gebirgszüge.

ZU ENDE 1913 dürften, wie ein deutsches Blatt schätzt, etwa 400 deutsche Zivilflieger im Besitze des Flugführerscheines sein. Auf den deutschen Flugplätzen wurden bis jetzt 108 Offiziere ausgebildet, und zwar 72 Leutnants, 22 Oberleutnants, vier Hauptleute, vier Oberleutnants zur See, zwei Kapitänleutnants, ein Marine-Schiffbaumeister, ein Marine-Oberingenieur; ferner ein Einjähriger und 12 Unteroffiziere. Hierzu kommt noch die Zahl der auf den Militärflugplätzen ausgebildeten Militärlieger, so daß Deutschland heute bereits auf einen Stamm von 250 geschulten Offiziersfliegern blicken kann. Die Totenliste weist 12 Offiziere und einen Unteroffizier auf.

CHINA soll den französischen Piloten Bonné mit der Einrichtung des Flugwesens in der chinesischen Armee betraut haben. In das diesjährige Militärbudget Chinas

Teil abgebrannt. Es ist dies der Hangar Nr. 5, wo Ingenieur Franz Wels seinen motorlosen Schwingenflieger und andere Flugmodelle untergebracht hat. Dem Brande, der vormittags ausbrach, fielen ein Teil des Hangars und eine anstoßende Werkstätte zum Opfer. Die Offiziere und die Mannschaft der Luftschifferabteilung unter dem Kommando des Oberleutnants Müller griffen rasch und energisch ein und wendeten die bestehende Gefahr des Übergreifens auf andere Hangars ab. Es gelang, den Brand nach dreiviertelstündiger Arbeit zu lokalisieren. Der Brand dürfte durch Föhnwind aus dem geheizten Ofen, welcher sich in dem Gebäude befand, entstanden sein. Der angerichtete Schaden ist bedeutend.

UNTER SCHWIERIGEN UMSTÄNDEN legte Oberleutnant Koloman von Bernath am 7. Februar als Erster im heurigen Jahre die Feldpilotenprüfung ab. Es war ihm vorgeschrieben, die Strecke Fischamend, Bruck

s. d. Leitha, Preßburg, über die Donau, die Kleinen Karpathen und das Marchfeld zurück nach Fischamend zu durchfliegen. Obwohl dichter Nebel herrschte, stieg Oberleutnant von Bernath um 8 Uhr nachmittags in Fischamend auf. Von Bruck an flog er über dem Nebel, ein Ausblick auf die Erde war unmöglich. Er schlug nun die Richtung nach Preßburg ein. Da er dieses ebensowenig wie die Donau sehen konnte, flog er zurück und gelangte durch Zufall wieder nach Bruck a. d. Leitha. Von dort flog er hierauf nach Fischamend weiter, wo er diesen kühnen Flug, der 1 Stunde 17 Minuten gedauert hatte, durch eine glatte Landung beendete.

HÉLÈNE DUTRIEU, die bekannte französische Aviatikerin, deren Bild man tiefersehend findet, ist mit dem Ritterkreuz der Ehrenlegion dekoriert worden. Sie ist die erste Fliegerin, welche diese Auszeichnung erhielt. Übrigens ist gegen die Ernennung der Fliegerin zum

ÜBER EINEN STURZ ins Meer, der am 7. Februar dem Linienschiffleutnant Klobučar bei Pola widerfuhr, werden folgende Details gemeldet: Der Marinepilot hat eine Übung mit dem Flugzeug Nr. 12 unternommen. Linienschiffleutnant Olaf Richard Walff begleitete den Piloten. In 450 m Höhe versagte der Motor, wodurch der Apparat in steilem Gleitfluge niederrutschen gezwungen war. Kurz vor Berührung der Meeresoberfläche versagte auch das Höhensteuer, das Flugzeug kenterte nach rückwärts und tauchte unter. Der Führer wurde beim Aufprall gegen die Bootverschalung geschleudert und verlor die Besinnung. Linienschiffleutnant Walff, der sich beim Auftreffen auf das Wasser rasch von seinem Sitze freigemacht hatte, tauchte sofort, selbst am Kopfe leicht verletzt, dreimal in dem engen Gestell zwischen den Verspannungen unter, um den besinnungslosen Führer des Flugesanges zu retten, was ihm auch



HÉLÈNE DUTRIEU.

Ritter der Ehrenlegion in der französischen nationalistischen Presse eine lange Kampagne geführt worden, die aber kein Resultat ergeben hat.

DIE FLUGMASCHINE erobert sich jetzt auch die Briefmarkenalbans. Eine neue Marke der Vereinigten Staaten trägt das Bild eines Aéroplans. Diese Marke (Paketmarke, 20 Cents) gehört zu einer Serie, die die Tätigkeit der amerikanischen Post in allen Einzelheiten illustriert. So sieht man auf der 1 Cent-Marke einen Postbeamten, der am Posttische die Briefe sortiert, auf der 2 Cents-Marke einen Briefträger, der seinen Brief abgibt, auf der 4 Cents-Marke erscheint ein Landbriefträger mit seinem Karren, auf der 5 Cents-Marke ein Postzug und auf der 20 Cents-Marke die Flugmaschine »im Postdienste«. Zum erstenmal war die Luftschiffahrt 1887—1888 auf Briefmarken mit Luftballons vertreten, und zwar auf einer wenig bekannten Hamburger Lokalmarke, einer sogenannten »Privatbeförderungsmarke«. Die neue amerikanische Flugmaschinenmarke ist karminiert und in Form und Größe der Erinnerungsmarke von Omaha von 1898 verwandt.

gelang. Die Verletzung des Linienschiffleutnants Klobučar war eine unbedeutende. P. J. P.

DIE DRAHTLOSE TELEGRAPHIE im Fluges scheint Fortschritte zu machen. Die Deutsche Telefunken-Gesellschaft hat einen neuen speziellen Apparat herangebracht, der besonders für militärische Zwecke in Betracht kommt. Der Apparat erhält die notwendige Kraft durch den Motor des Aéroplans, der mittels Übersetzung mit einem Dynamo verbunden ist. Die dadurch geschaffene Station kann während des Fluges jederzeit zur Absendung und Aufnahme von Funkentelegrammen verwendet werden. Die Antenne besteht in einem Bronzedraht, der sich durch eine einfache Vorrichtung sehr schnell und sicher auf- und abwickeln läßt. Verläßt der Apparat den Boden, so wickelt der Passagier die Antenne ab, die nach unten hin so weit in einem Kupferrohr geführt wird, daß der Draht den Propeller nie gefährden kann. Der Sender der Station befindet sich in einem Kasten, dessen Grundplatte gleichzeitig für den Empfänger bestimmt ist. Die Aufnahme erfolgt durch ein Kopftelephon, das der Beobachter in seinem gepolsterten,

schallabhaltende Sturzhelm trägt, wodurch eine Störung der Aufnahme durch das Geräusch des Motors vermieden erscheint. Bei jeder Art Landung kau die Autenne sofort aufgewickelt werden. Die bisher unternommenen Versuche sollen ein befriedigendes Resultat ergeben haben.

DIE ENGLISCHE REGIERUNG hat nun auch ein Gesetz zur Regelung der Luftschiffahrt eingebracht, dessen Bestimmungen der Hauptsache nach gegen die Luftspionage gerichtet sind. Das Gesetz wurde in zweiter Lesung vom Unterhaus angenommen. Die Bill ermächtigt die Behörden, im Interesse der Sicherheit oder der Verteidigung des Landes das Fahren von Luftschiffen über bestimmten Bezirken zu verbieten und auch die Zonen vorzuschreiben, in denen die Luftschiffe, die vom Auslande kommen, landen müssen. Wenn ein Luftschiff über verbotenen Gegenden fliegt oder zu fliegen versucht oder den Landungsvorschriften nicht nachkommt, soll ein Warungssignal gegeben werden. Wird dieses Signal nicht beachtet, so soll es gestattet sein, auf das Luftschiff zu feuern oder andere Mittel anzuwenden, die die Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen sicherstellen. Der Staatssekretär des Kriegsamtes Oberst Seely erklärte, die Bill richte sich natürlich nicht gegen irgend eine fremde Macht, sondern solle boshafte Menschen verhindern, über Plätze zu fliegen, wo entzündliche Stoffe liegen.

- IN ENGLAND ist im vorigen Jahr wegen der vielen Unfälle, die sich zu Beginn der englischen Manöver mit Eindeckern verschiedener Typen ereignet hatten, ein Erlaß des britischen Kriegsministeriums erfolgt, der den Fliegeroffizieren untersagt, sich der Eindecker zu bedienen. Es wurde sofort eine Untersuchungskommission gebildet, die beauftragt war, genau festzustellen, ob tatsächlich Eindecker weniger Sicherheit gewähren als Doppeldecker. Diese Versuchscommission berichtet jetzt über das Ergebnis ihrer Arbeiten und erklärt, daß sie sich nicht zu behaupten erlaubt, daß die vorgekommenen Unfälle dem Gebrauch von speziellen Apparaten, d. h. Eindeckern zuzuschreiben seien. Die Kommission ist vielmehr der Meinung, daß diese der Nachlässigkeit gewisser Mechaniker bei der Montage zuzuschreiben sind. Im allgemeinen hat die angestellte Untersuchung ergeben, daß kein Grund vorliegt, anzunehmen, daß Zweidecker stabiler seien als die Eindecker, daß dagegen im allgemeinen die Fliegengründe dem Eindecker wegen seiner einfacheren Technik den Vorzug geben.

EINE AERONAUTISCHE AUSSTELLUNG ist gegenwärtig in der Olympia-Halle in London zu sehen. Ein Drittel des ganzen Anstellungsraumes nimmt der in dem militärischen Luftschiff-Etablissement von Farborough gebaute Leukballon »Delta« ein, dessen Volumen nahe an 6000 m³ beträgt. Die Flugmaschinen-Anstellung kann sich an Reichhaltigkeit natürlich bei weitem nicht mit dem Pariser Salon messen, aber es gibt immerhin manches Interessante zu sehen. Vor allem gewinnt man einen Einblick in die englische Aëroplanindustrie. Originelles findet man da freilich wenig. Die Engländer haben an den französischen Maschinen gelernt und bewegen sich, wenn auch langsamer als ihre Lehrmeister, in derselben Richtung. Auch die Londoner Ausstellung zeigt die Neigung der modernen Aëroplane zur Moucoque-Form. Einen mächtigen Doppeldecker — ein Militärflugzeug — hat die Grahame White Aeroplane Company herangebracht. Dieser Doppeldecker ist mit einem 90 H. P.-Motor ausgestattet und bietet Sitzgelegenheit für drei Personen. Ein Sitz ist für den Beobachter bestimmt und der zweite für einen Fahrgast, der ein auf dem Motor montiertes Maschinengewehr bedienen kann, der dritte für den Führer. Zur Schaffung eines freien Schußfeldes nach vorn und den Seiten ist der Propeller hinter den Tragflächen ausgebracht; er wird durch eine Welle von dem vorn liegenden Motor angetrieben. Diese Maschine ist eine der ersten Kriegsflugmaschinen, die in England selbst gebaut wurde. Ein anderer Doppeldecker, der viel Interesse erweckt, ist eine vollständig aus Aluminium gebaute Maschine von eleganten Formen, die von der Aëroplanfabrik Vickers ausgestellt wird. Der Apparat weist verdrehbare Tragflächen auf,

welche durch Feder in ihrer normalen Lage gehalten werden. Die Maschine soll dadurch befähigt sein, in böigem Wetter ruhig zu fliegen. Der große Cody-Doppeldecker, der gelegentlich der im vorigen Jahre stattgefundenen Militärfliegerausstellungen auf der Salisbury Plain seinem Konstrukteur und Flieger einen Preis von 5000 Pfund eingebracht hat, wird einerseits Preis von Doppeldecker ist mit einem 120 H. P.-Austro-Daimlermotor ausgerüstet. Der 70 H. P.-Doppeldecker, an welchem der Kommandant des Royal Flying Corps, G. de Havilland, in Begleitung eines anderen Offiziers einen neuen britischen Höhenrekord mit 3000 m schuf, ist gleichfalls zu sehen.

ÜBER DEN NEUEN »PARSEVAL«, der für die preussische Armee gebaut wurde, sind folgende Mitteilungen eingelaufen: »Der Ersatz P. II, der auf der Welt der Luftfahrzeug-Gesellschaft m. b. H. in Bitterfeld hergestellt worden ist, stieg am 7. Februar früh ¼ 6 Uhr, also noch vor Tagesanbruch, von dort ans an. Gemäß der militärischen Aufgabe stieg das Schiff dynamisch auf 1000 m, näherte sich dann dem Erdboden wieder bis auf 100 m, um abermals in noch größere Höhen hinaufzugehen. 1500 m wurden in 16 Minuten erreicht. Die absolute Höhe beträgt 1700 m. Dort hielt sich das Schiff sechs Stunden lang und nahm den Kurs über Halle nach dem Harz und von dort über Staßfurt nach Bitterfeld zurück, wo es um ¼ 6 Uhr abends glatt landete und in der Halle geborgen wurde. Über dem Harz hatte das Schiff in größeren Höhen gegen einen sehr heftigen Sturm von 18 Sekundenmeter anzukämpfen und dehnte deshalb seine Rundfahrt nicht weiter aus. In der Goudel befanden sich der bekannte »Parseval«-Führer Oberleutnant Stelling, welcher die Fahrt leitete, ferner als militärische Abnahme-Kommission Hauptmann von Wobeser und Hauptmann Schoof, außerdem Dr. Rottzoll, der Meteorologe der Luftfahrzeug-Gesellschaft m. b. H., schließlich drei Mann Besatzung. Der Luftkreuzer hat bei ca. 80 m Länge einen Inhalt von über 8000 m³ und wird durch zwei sechs-zylindrige Maybach-Motoren von je 170 H. P. angetrieben. Die Geschwindigkeit beträgt 18 bis 19 m pro Sekunde, ist also von derjenigen der Z-Schiffe nicht mehr weit entfernt.« — Unterm 12. Februar d. J. wird ferner berichtet: »Das von der preussischen Heeresverwaltung abgenommene Parseval-Luftschiff P. 2, welches gestern von Bitterfeld nach Gotha fuhr, hat heute morgens 8 Uhr 45 seine Fahrt nach Köln unter Führung des Oberleutnants Stelling fortgesetzt. Außer dem Bedienungspersonal befand sich noch eine militärische Kommission unter Hauptmann von Wobeser an Bord. Die Fahrt ging bei leichtem Wind über den Nebel lediglich nach dem Kompaß in großer Höhe vor sich. Während der ganzen Fahrt wurden nur ein paar Mal entfernte Bergspitzen beobachtet. Knapp vier Stunden nach Antritt der Fahrt landete das Schiff glatt vor der Halle in Köln mit Hilfe von militärischen Mannschaften. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug ca. 80 km pro Stunde. Die Fahrt dürfte zur Genüge beweisen, daß wir auch in Zukunft von den Prallluftschiffen noch hervorragende Leistungen erwarten dürfen.«

ÜBER NACHLÄSSIGKEITEN und Unstimmigkeiten im französischen Armeeflugwesen verbreitete sich kürzlich ein Pariser Blatt. Es heißt, daß General Hirschauer, der Chef des französischen Militärflugwesens, der erst vor wenigen Monaten dem General Roques im Amte gefolgt ist, nicht mehr lange an seinem Posten bleiben wird. In der Organisation des Militärflugwesens sollen grobe Verstöße stattgefunden haben, auch soll der Stand des Militärflugwesens lange nicht so glänzend sein, wie man allgemein im Volke annehme. Es ist übrigens schon seit langem bekannt, daß die Verwaltungsführer und die aktiven Flieger in ständiger Fehde liegen. Auch herrscht unter den Fliegern Feindschaft selbst und besonders nach dem Verhältnis zwischen den Offiziersfliegern und ihren Kameraden, die gewöhnliche Soldaten sind. Es wurde von vielen Seiten wiederholt darauf hingewiesen, daß das Militärflugwesen einer gründlichen Neuorganisation bedarf. Der Budgetansatz beauftragte seinen Obmann Cochery und den Berichterstatter für das Kriegs-

budget Clémentel, eine genaue Untersuchung über die gegenwärtige Lage des Militärflugwesens anzustellen. Clémentel und Cochery ersuchten infolgedessen den Kriegsminister, alle erforderlichen Weisungen zu erteilen, damit sie diese Prüfung an Ort und Stelle in möglichst gründlicher Weise vornehmen könnten. — Am 31. Januar sprach sich Clémentel über die ihm übertragene Aufgabe in einer Pariser Zeitung ungefähr folgendermaßen aus: »Wir wollen uns mit dieser Inspektion Rechenschaft ablegen über das, was bisher geschah und was zu tun übrig bleibt. Man hat uns im vorigen Jahre bedeutende Kredite aberlangt und verlangt solche auch jetzt noch. Wir möchten weiter wissen, wie man die Millionen der Nationalpotsende verwendet. Wo sind die damit gekauften Flugzeuge? Wir werden uns ferner mit einigen Flaggenteen befassen. Wir hören nur immer von den Luftgeschwadern an der östlichen Grenze. Dagegen werden die Einrichtungen gewisser Flaggenteen scharf kritisiert. Man bemängelt das Unterhaltungsmaterial, das Fehlen von Personal und anderen Sachen. Es ist vielleicht empfehlenswerth, den Gebrauch von kleinen Luftgeschwadern zu verallgemeinern, da uns diese Gewähr für gute Resultate zu geben scheinen. Nicht weniger dringend ist die Frage einer vollständigen Reorganisation auf einer neuen Basis. Ohne Zweifel muß man für Flugzeuge und Ballons eine gesonderte Direktion gründen, die dem Generalstab angehört. Die Luftgeschwader müssen unter direktem Befehl des Armeekorpskommandanten stehen. Recht lebhaft werden wir uns mit der Frage der dreisitzigen Flugmaschinen beschäftigen, welche vor zwei Jahren durch die Armeeflugzeugprüfung im Heere eingeführt worden sind. Heute scheint es, als ob sich die Offiziere dieser Maschinen, für die 700.000 Francs ausgegeben worden sind, nicht mehr bedienen wollen. Hat man damals einen Irrtum begangen? Ferner werden wir uns mit der Frage der Artillerieflugzeuge und der bewaffneten Flugzeuge überhaupt beschäftigen.«

IN DEUTSCHLAND wird jetzt mit Hochdruck daran gearbeitet, die gesetzgebenden Körperschaften für die Bewilligung großer Geldmittel zur Anschaffung einer ganzen Zeppelin-Flotte zu präparieren. Mit dieser Tendenz hielt — wohl über höhere Veranlassung — Herr Hauptmann a. D. Dr. Hildebrandt am 11. Februar in Berlin zur Information der Reichstagsabgeordneten im Plenarsitzungsraum des Reichstages einen Vortrag über Luftfahrt, zu dem auch die Landtagsabgeordneten, die Mitglieder des Herrenhauses, die Bevollmächtigten zum Bundesrat und die Reichs- und preussischen Staatsbehörden durch den Reichstagspräsidenten eingeladen und in großer Zahl erschienen waren. Nach einigen einleitenden Worten, in denen der Redner betonte, daß er sich namentlich auf die bei seinen vielen Reisen in Frankreich und anderen Ländern gewonnenen Eindrücke stützen werde, gab er an der Hand von Lichtbildern zunächst einen Überblick über den Stand des Flugwesens. Besonders betonte er, daß man sich mit dem Bau von Wasserflugzeugen, die in den Kolonien bald einmal eine große wirtschaftliche Rolle spielen würden, befassen müsse, da man sonst zu sehr in der Entwicklung hinter anderen Ländern zurückbliebe. Es sei bedauerlich, daß ein von verschiedenen Vereinen in Deutschland geplanter Hochseewettbewerb verhindert worden sei. Einige Beispiele, wie man die Luftfahrt in den Kolonien wirtschaftlichen Zwecken dienstbar machen kann, erläuterte die Vorteile der Luftfahrzeuge. Als dann wurden an der Hand von Lichtbildern die Leistungen der Luftschiffe erklärt. Nach den bis jetzt vorliegenden tatsächlichen Feststellungen sei das starke Zeppelin-Luftschiff das leistungsfähigste; man müsse daher so schnell wie möglich eine große Anzahl dieser Luftschiffe bestellen. Sobald einmal das Schütte-Laus-Luftschiff ähnliche Leistungen erzielen würde, was nach Ansicht des Redners spätestens in einem Jahr der Fall sein wird, müsse man auch diesen Typ einführen. Die auf der staatlichen Werft gebauten Prallluftschiffe halbtarbarer Bauart seien zwar dank ihres ausgezeichneten Konstruktions, des Oberingenieurs Basenach, so gut wie möglich geworden, aber das halbtarbare System habe in seinen Leistungen bei weitem nicht an die Zeppelin-Luftschiffe herankommen

können. Man solle deshalb diese Werft eingehen lassen und das verfügbare Geld für den Bau von Paravall-Luftschiffen verwenden. Wie sehr man die Leistungen deutscher Fahrzeuge auch im Auslande anerkennt, gehe aus der Nervosität namentlich der Engländer hervor. Es dürfte nicht mehr vorkommen, daß Graf Zeppelin, wie er es kürzlich erst tun mußte, wieder einen Teil seiner Vermögensgegenstände in die Werft leistungsfähig zu erhalten. Wenn man möglichst schnell 20 Luftschiffe Zeppelinschen Systems bauen würde, so betrügen die Aufwendungen für diese Schiffe mit ihren Hallen und allem Zubehör nur etwa die Hälfte bis zwei Drittel der Kosten eines Panzerschiffes. Zweifelloß würden sie im Kriegsfall mindestens denselben Nutzen haben, wie ein halbes Panzerschiff. Ferner müßte das Heer dem Beispiele der Marine folgen und alle kriegsbrauchbare Luftschiffe stets in Dienst stellen, damit Führer und Fahrpersonal ausgebildet werden. Bis jetzt habe man dies verabsäumt. Um die Sicherheit des Luftverkehrs zu erhöhen, sei es erforderlich, zu den bis jetzt in Deutschland bestehenden ständigen vier Luftwarten noch mindestens zwei hinzuzufügen. Das dafür aufgewandte Geld werde sich lohnen.

KAUM war die überraschende Nachricht durch die Blätter gegangen, daß unser Kriegsministerium allen Ernstes den Ankauf eines Zeppelin-Ballons in Deutschland plane, als auch schon ein Wettlaufen begann, um das interessante Fahrzeug in dieser oder jener Stadt angestellt zu bekommen. Ganz besonders ist es die Stadt Graz, welche alle Hebel in Bewegung setzt, um den österreichischen Zeppelin in ihre Nähe zu kriegen. Nun begreife ich ja ganz wohl den bezüglichen Wunsch, weil sich die Stadt, wo der Zeppelin seinen Standort erhält, gewiß nicht mit Unrecht in mehrfacher Hinsicht materielle, d. h. geschäftliche Vorteile versprechen darf. Das ohneweiters zugegeben, sei aber schon heute konstatiert, daß eine Frage wie jene, wo dieser Ballon seinen Standort erhalten wird, unbedingt von allen politischen und sonstigen nicht zur Sache gehörigen Einflüssen freigehalten und einzig und ausschließlich nach rein sachlichen, technischen und militärischen Erwägungen entschieden werden darf. Oder soll sich hierbei wiederholen, was leider bei der Wahl des Platzes für die aeronautische Anstalt in Fischamend geschehen ist, wobei sich die verschiedenartigsten und seltsamsten Einflüsse von ganz unmännlicher und nichtmilitärischer Seite geltend machten, die schließlich auch die Oberhaud gewannen, bis richtig die Anstalt auf ein Terrain kam, das in ganz Niederösterreich nicht leicht hätte ungünstiger gefunden werden können! Sowohl die Bodenbeschaffenheit wie die Windverhältnisse sind in Fischamend, wo die Anstalt glücklich jetzt steht, sehr schlecht. Das hügelige Terrain beim Laudungsplatz und rings um die Anstalt läßt die gewählte Stelle in höchstem Grade ungeeignet erscheinen. Ich habe seinerzeit die Hände über den Kopf zusammengeschlagen, als ich zum ersten Male sah, wo man bei uns mit den Lenkballons operieren will! Ich habe über diese total verunglückte Schöpfung bis heute öffentlich weder gesprochen, noch geschrieben. Ich sehe aber, ich werde das nun nachholen müssen, um wenigstens, wenn es möglich ist, zu verhüten, daß jetzt bei der Erwerbung des Zeppelins, wenn es dazu kommt, infolge nachdrücklicher Agitation und unter Einflußnahme nichtmilitärischer und nichtfachlicher Kreise wieder eine verfehlte Platzwahl getroffen werde. Wenn schon im Auslande ein Rieselenkballon gekauft werden soll, so muß sich nicht nur die Heeresleitung, sondern die gesamte Bevölkerung des Reiches darüber klar sein, daß eine solche Anschaffung

nicht gemacht wird, um irgend einer noch so geschützten und beliebten Stadt damit ein — für sie lukratives Schauobjekt zuzuwenden, sondern lediglich für den rein militärischen Zweck, weshalb auch bei der Wahl des Standortes vor allem nur die militärischen und fachtechnischen Erwägungen für die Entscheidung maßgebend sein dürfen. Sind zwei Orte möglich, die von diesem einzig richtigen Gesichtspunkte aus ziemlich gleich günstig erscheinen, dann können ohne weiteres auch andere Gründe bei der schließlichen engeren Wahl in Betracht gezogen werden, aber nur dann, wenn eben die Qualifikation beider Bewerber die gleiche ist! So viel für heute, ein Mehreres über diese Angelegenheit werde ich mir gestatten, demnächst im n. 5. Landtage anzuführen. Ist doch über die Bestellung dieses großen Ballons im Auslande überhaupt sehr viel zu bemerken.

V. S.

Patentbericht,

mitgeteilt vom Patentamtsbureau Dr. Fuchs und Ingenieure Kornfeld und Hamburger, Wien, VII. Siebensternergasse 1.

Österreich.

Angelegt am 1. Februar 1913, Einspruchsfrist bis 1. April 1913.

Kl. 77 d. Max Richter, Fechtmeister, Berlin. Tragfläche für Flugapparate, die aus federähnlichen Einzeltragflächen zusammengesetzt ist: Die T-förmige Mittelrippe jeder Einzeltragfläche besteht aus einer auf der Beseitigung liegenden Schiene und einer auf der Unterseite derselben anliegenden, hochkantig angeordneten Schiene, die durch Nieten zusammengehalten werden, deren Schäfte die horizontal liegende Schiene durchsetzt und innerhalb dieser mit einem Schlitz versehen ist, durch welchen die hochkantig liegende Schiene durchgezogen ist.

Deutschland.

Angelegt am 30. Januar 1913, Einspruchsfrist bis 30. März 1913.

Kl. 63 c. Karl Höllerer, Überlingen am Bodensee. Regelungs- und Vorrichtung für Flüssigkeitsbetriebe von Motorfahrzeugen.

Kl. 68 c. Pierre Lamarque et Alfred Bertrand, Paris. Schmutzfänger, insbesondere für Motorfahrzeuge.

Kl. 77 A. Joseph Emery Bisell, Pittsburg. Flugzeug mit einer von einer Lenkwelle getragenen Antriebschraube.

Kl. 77 A. Joseph Grégoire, Brüssel. Durch ein Pendel auflösbarer Fallschirm für Flugzeuge.

Kl. 77 A. Diplomingenieur Boris Lontokoy, Berlin, Charlottenstraße 56. Motorenanordnung für Flugzeuge.

Kl. 77 A. Hans Rudolf Meyer, Berlin, Landsbergerplatz 5. Flugzeug, dessen pendelnd angeordnete Tragfläche mittels eines über eine Trommel laufenden Seiles oder dergleichen auch von Hand seitlich schräg gestellt werden kann.

Kl. 77 A. E. Rumppler Luftfahrzeugbau-Gesellschaft m. b. H., Berlin-Lichtenberg. Federndes Spant für Flugzeuge.

Angelegt am 3. Februar 1913, Einspruchsfrist bis 3. April 1913.

Kl. 77 A. Armand Jean Auguste Deperdussin, Paris. Flugzeugkörper.

Kl. 77 A. Ambroise Gony, Paris. Flugzeug mit übereinander liegenden, durch Gelenkstangen miteinander verbundenen Tragflächen.

Kl. 77 A. Sheila O'Neill, London. Flugzeug mit schwankbarer Tragfläche.

LITERATUR.

»Les Hydroaéroplanes.« Etude technique et pratique des aéroplanes marins. Par F.-R. Petit, Ingénieur. Paris, 1912. H. Dunod et E. Pinat, Editeurs. Preis 3 Francs. — Wenn auch die Praxis die mächtigste Lehrmeisterin in der bisherigen Entwicklung der Wasserflugzeuge gewesen ist, kommt es jetzt doch nicht bloß darauf an, drauf los zu bauen, um Material zum Experimentieren zu haben, sondern weit mehr darauf, nach Abolvierung des ersten Versuchstadiums mit verfeinerter Überlegung Fortschrittlisches zu schaffen: Apparate, die in ihrer Anlage der theoretischen Kritik und in ihrer Verwendung dann auch der herben Kritik von Wasser und Wind standhalten. Es tut also Überlegung, Berechnung not; und dazu eifert nicht wenig das vorliegende empfehlenswerte Büchlein an.

»Astronomische Ortsbestimmungen.« Mit besonderer Berücksichtigung der Luftschifffahrt. Von Professor Dr. W. Leick, Leipzig. Verlag von Quelle & Meyer. Preis gebunden M. 8-50. — Die Wichtigkeit astronomischer Ortsbestimmung für den Seemann, den Forschungsreisenden und Astronomen ist eine seit langem bekannte Tatsache; auch fehlt es nicht an Lehrbüchern, die diesem Bedürfnis Rechnung tragen. Der große Aufschwung und die rasche Entwicklung der Luftschifffahrt in den letzten Jahren haben auch für das Gebiet der Aeronautik den Wunsch nach einer astronomischen Orientierung mehr und mehr hervortreten lassen. Wissenschaftliche Arbeiten über diese Fragen besitzt man bereits, aber es fehlte bisher für den Laien an einer möglichst einfachen zusammenfassenden Darstellung der bei der astronomischen Ortsbestimmung in Betracht kommenden Apparate, Methoden und Hilfsmittel. Hier wird das vorliegende Buch mit Erfolg benützt werden. Es behandelt die astronomische Ortsbestimmung, in erster Linie soweit sie für die Aeronautik in Betracht kommt, in zusammenfassender und eingehender Darstellung. Es bietet aber auch die wichtigsten Tatsachen für die Ortsbestimmung des Seemanns und des Forschungsreisenden. Sehr zu begrüßen ist es, daß Verfasser die unbedingt nötigen Auseinandersetzungen der Grundlagen in einem ersten Teile zusammenfaßt. Dadurch wird auch all denen, die ohne mathematische, astronomische Vorkenntnisse sich mit diesen Fragen befassen wollen, ein leichtes Eindringen in deren Stadium ermöglicht. Die dem Buche beigegebenen Berechnungstabellen werden gleichfalls vielen willkommen sein.

»A b r é g é sur l'hélice et la résistance de l'air.« Par Maurice Gaudillot, Ancien élève de l'École Polytechnique. Paris 1912. Librairie Gauthier-Villars. Prix 10 Francs. — Der Verfasser weist in dieser für die Theorie wie für die Praxis des Flugmaschinenbaues gleich bedeutenden Studie vor allem gewisse Auslassungen nach, die man sich bisher bei der Bewertung des Luftwiderstandes habe zu schulden kommen lassen. Er zeigt, daß bei richtiger Fassung der Theorie das Unverständliche der sogenannten paradoxen Fälle beseitigt wird. Indem nun Gaudillot seine rektifizierten Lehrsätze auf die Schraube anwendet, findet er auch neue Formeln für den Propellerzug. Diese Formeln stimmen mit den Beobachtungen Eiffels wie auch mit den empirisch gewonnenen Ergebnissen von Riabouchinsky überein, zeigen aber auch für größere Geschwindigkeiten Werte, wie man sie etwa durch Extrapolieren der Kurven von Riabouchinsky nicht erhalten würde. Die Formel von Gaudillot entdeckt eine Gefahr, an die man vielleicht nicht gedacht hat: es kann gewisse Fälle geben, wo die Zugkraft des Propellers trotz erhöhter Rotationsgeschwindigkeit abnimmt, ja fast zu nichts wird; die sich drehende Schraube wirkt dann gleichsam als ein Ventilator, statt als Propeller. Dieses eigentümliche Phänomen, dessen Bedingungen Gaudillot in minutiöser Weise klarzulegen sucht, hat nach seiner Ansicht schon so manchen Unfall hervorgerufen, den man fälschlich Luftlöchern, Fallwinden und ähnlichen atmosphärischen Störungen zugeschrieben hat. Das Buch von Gaudillot ist jedenfalls einer aufmerksamen Lektüre aller Flugtechniker wert.

»Motor.« Illustrierte Monatschrift für die Interessen des Automobils, des Motorbootwesens und der Luftfahrt. Berlin 1913. Verlag Gustav Braunbeck. Preis 1 M. — Das frühere Braunsche Sportlexikon wurde mit Beginn des laufenden Jahres in eine Monatschrift umgewandelt, die sich wegen ihres wahrhaft interessanten Inhalts schnell eingeführt hat. Das Februarheft feiert im einleitenden Artikel Kaiser Wilhelm II. und seine Beziehungen zum Motorwesen, eine prächtige Vierfarbendreiecksreproduktion eines Kaiserbildes liegt als Kunstbeilage bei. In einer reizenden Skizze »Sisilien und ich« wird das Herz des reisenden Automobilisten befriedigt, während Walter Isenhardt in einer längeren, anziehend geschriebenen Darstellung den letzten »Pariser Salon« als den ominösen »13« bespricht und die Veränderung dieses Salons gegen die früheren in ihren Ursachen aufdeckt. Vizeadmiral Aschenborn beschließt die häßliche Schilderung seiner Motorbootfahrt von Kiel nach Kehl. Wohl das Interessanteste sind zwei Artikel von Offizierspiloten, die ihre Erlebnisse im Balkankriege schildern, und zwar Oberleutnant von Jahnow seine Abenteuer auf türkischer Seite und Maurice Branger, der bekannte Pariser Photograph, das Flakso des Motorwesens im Balkankriege sowie seinen gefährlichen Flug über Adrianopel. Eine der unheimlichsten Fliegerbomben ist im Bilde wiedergegeben. Packend wirkt die kurze Schilderung des Oberleutnants Bier, der im Gewittersturm über Berlin einen Kampf auf Leben und Tod mit den Elementen ansocht. Das Luftschiffwesen ist überhaupt in wahrhaft imponierender Weise vertreten. Der bekannte Luftschiffführer Regimentshauptmann Dr. Hackett schildert die Entwicklung der Pariser-Luftschiffe, woran Knowledge die Renaissance der Luftschiffahrt feiert und eine Tabelle der Luftschiffe der Welt gibt, wie sie bisher noch nicht existierte. Der Wissenschaft wird Professor Dr. Polla gerecht, der die Windbewegungen und ihre Bedeutung für die Luftfahrt sehr anziehend darzustellen versteht. Auch der weitere Inhalt des mit 254 Illustrationen ausgestatteten Prachtbuchs wird einen dankbaren Leserkreis finden. Unter den Illustrationen finden sich zahlreiche farbige Reproduktionen und wertvolle Kunstblätter mit den »technischen Erfindungen« des Karlsruhler Schabenschla, eine Fliegerversuchsmaschine aus dem Balkankriege etc. Der frühere Verlag ist auf dem besten Wege, seinen Monatsheften eine auf dem Gebiete des Motorsports überragende Bedeutung zu sichern.

»Die Erfindung des Luftdrachens.« Ein Beitrag zur Klärung von Prioritätsansprüchen, insbesondere jener von Wilhelm Kress. Eine Studie von Hermann Hoernes. k. u. k. Oberstleutnant d. R. etc. Wien, 1913. Kommissionsverlag der Wallishanserschen Hofbuchhandlung. Preis K. 1.60. — Die Kontroverse, die in den fliegtechnischen Kreisen Österreichs so viel Staub aufgewirbelt hat, die Fehde zwischen Wilhelm Kress mit Oberstleutnant Hermann Hoernes, hat jedenfalls das Gute gehabt, daß sie den letzteren dazu angestachelt hat, der Geschichte der Erfindung des Aéroplans (Flugdrachen) einmal so gründlich nachzuspüren, wie es bisher noch nicht geschehen ist. In seinem großen »Buch des Fliegens« hatte Hoernes in seiner Kress-Biographie, die übrigens in freudlich anerkennendem Tone gehalten ist, die Bemerkung gemacht, daß Kress von dem Franzosen Pénand gelernt und dessen Aéroplanmodell verbessert hat. Wilhelm Kress fühlte sich durch die betreffenden Stücke der Biographie aus seiner in Österreich vielgeübten Stellung als alleiniger Erfinder des Flugdrachens abgedrängt und begann gegen Hoernes im »Neuen Wiener Abendblatt« eine Fehde, in welcher er, als Hoernes mit Widerlegungen kam, überaus heftig wurde, indem er ihn der Geschichtsfälschung zieh u. s. w. Hoernes fühlte sich durch diese Verdächtigungen zu eingebenden, mühevollen Studien veranlaßt, um in dokumentarisch belegter Beweisführung seine Ansichten über die mangelhafte Begründung von Kress als Erfinder beanspruchten Priorität vor aller Augen überzeugend zu entwickeln. Dies wurde in der »H. P.«, Fachzeitschrift für Automobils und Fliegtechnik, vorgenommen. Hoernes begleitete seine Darlegungen mit dem lebhaften Bedauern, »mit ausge-

lichem Patriotismus in Kollision zu kommen, aber, wie gesagt, nur mit angeblichem, denn wahrer Patriotismus ist vornehm, er schmückt sich nicht mit fremden Federn und gibt nur dem Ehre, dem Ehre gebührt.« Nach den Ausführungen im »H. P.«, die nebst der ursprünglichen Preßfälschung in der vorliegenden Broschüre wiedergegeben werden, bleibt freilich vom Flugdrachen oder Drachenflierer als einer »Wiener Erfindung« nichts übrig. Hoernes kommt an der Hand eines imposanten Materials vielmehr zu folgender historischer Zusammenstellung: 1809 beschrieb der Engländer Sir George Cayley schon deutlich die hauptsächlichsten, charakteristischen Merkmale des Flugdrachens. 1842 nahm Henson in London sein Patent Nr. 9478 auf ein Flugdrachenprojekt, das mit Ausnahme der Flächenverwindung bereits alle charakteristischen Merkmale unserer heutigen Eindecker anwies. 1857 begann Dr Temple mit dem Bau des ersten Wasserfliegens und der Flächenverwindung. 1866 hielt Wenham in der Aeronautical Society of Great Britain über seinen vielbeschäftigten Gleitflieger einen Vortrag. 1868 veröffentlichte Stringfellow sein Projekt eines Dreideckers, das, ausgeführt, Luftsprünge machte. 1871 führte Pénand in Paris zum erstenmal am 18. August das von ihm erfundene und gebaute Modell eines Drachenfliers vor Zugen, öffentlich fliegend, vor. 1890 flog am 9. Oktober im Park von Armainvilliers bei Paris ein Mensch, der französische Major Clément Ader, mit einem von ihm erfundenen und gebauten, einer Dampfmaschine betriebenen Eindecker zum ersten Male 50 m weit. 1891 machte der Deutsche Lilienthal die ersten geschichtlich nachgewiesenen Gleitflüge, von 1904 an flogen die Gebrüder Wright mit ihrem Doppeldecker, 1906 flog Santos-Dumont als Erster öffentlich.

Dieses sind, wie die von Hoernes vorgenommenen Forschungen ergeben, die Etappen in der Entwicklung des Drachenfliers; die Ehre der Erfindung, beziehungsweise Ausgestaltung kommt hiernach diesen Männern zu: Cayley, Henson, Dr Temple, Pénand (besonders diesem), Maxim, Langley, Ader etc. Hoernes stellt übrigens fest, »daß Kress behauptete, bis zum Jahre 1880 von Pénand nichts gewußt zu haben, dem Oberingenieur Friedrich R. von Loessl und mir (Hoernes) jedoch 1892 sagte, er habe bei Pénand gearbeitet, woran er sich jetzt nicht mehr erinnert. Tatsächlich sind die Modelle beider in den Hauptbestandteilen, wie Ingenieur Popper und andere nachgewiesen haben, einander gleich, wenn auch Kress seiner Sache dadurch zu nützen glaubt, daß er der Pénandschen Schöpfung den Charakter des »Modells« abspricht und sie als ein bloßes physikalisches Experiment bezeichnet. Als ob es auf den Namen ankäme! Da Kress, ohne den Schluß der Artikelserie von Hoernes im »H. P.« abzuwarten, eine überaus heftige Kampfschrift gegen diese losließ und darin gegen Hoernes allergrößtes Geschütz anfahren ließ — er spricht von Fälschungen, von gewissenlosen Verdrehungen, von tendenziösen Unwahrheiten, von jesuitischen Mitteln, von Geschwätz etc. — sah sich der öffentlich so schwer beleidigte Offizier zu irgend einer Anstragung der Angelegenheit gezwungen. Hoernes berichtet über diese Phase der Angelegenheit im »Anhang« seines Büchleins. Es geht daraus hervor, daß er alles tat, um seinem alten, ruhebedürftigen, aber die heilsame Stille leider nicht bewahrenden Gegner Anfreignungen zu ersparen. »Ich habe ... nichts vernachlässigt, um es nicht zu diesem Äußersten (dem Strafprozeßweg) kommen zu lassen, und selbst dem militärischen Ehrenrat die Gründe vorgelegt, die in diesem speziellen Falle eine gerichtliche Anstragung dieser Angelegenheit nicht wünschenswert erscheinen lassen, aber vorgehen. So gerne ich Kress die Anregungen eines gerichtlichen Verfahrens erspart hätte, ist mir das unmöglich gemacht. Vielleicht hat Kress darauf, daß sich mitteldrige Geschworene oft von Gefühlsmomenten leiten lassen, die mit dem Rechtsstandpunkt nicht vereinbar sind. ... Sei dem wie immer, ich für meinen Teil hoffe, daß ich durch die sonnenklare Richtigkeit der vorgebrachten Beweise zu meiner Zufriedenheit komme.« So werden denn auch die von unsangebrachten Pleitgeföhlen getragenen Vorwürfe zunichte, die eine offenbar sehr befängene Seite Hoernes deshalb machen zu sollen glaubte,

weil er sich von dem allerdings alten und kranken, aber ebenso streitbaren Kress nicht alles gefallen ließ. Wenn man einem 76jährigen, herzleidenden Greis seinen ungetrübten Lebensabend verschaffen will, so muß man ihn davon abhalten, sich Polemiken auf den Hals zu laden und einen Offizier in einer Weise öffentlich anzugreifen und herabzusetzen, die dieser schon aus Standesrücksichten doch unmöglich stillschweigend hinnehmen kann und die sich übrigens auch ein Nichtmilitär gewiß nicht gefallen lassen könnte. Auch das höchste Alter und der bedenklichste Gesundheitszustand bilden doch keinen Freibrief für polemische Ausschreitungen gegen das Ansehen und die Ehre eines anderen.

BRIEFKASTEN.

»Z.« in L. — Über die technischen Ursachen der Katastrophen, die den Riesenluftschiffen das starren Systems so oft zustoßen, enthält die kleine Schrift »Fahrten und Havarien der Zeppelin-Luftkreuzer« von Franz Löhndt bemerkenswerte Ausführungen. Sie ist bei Flugger Knaur in Frankfurt a. M. erschienen.

»FLUGPARK« in U. — Die gewünschten Weltrekords für Freiballons sind folgende: Distanz: 2191 km, gefahren von Maurice Bienaimé und René Rumpelmayer, Stuttgart—Riazan (Rußland), 27. bis 29. Oktober 1912, Dauer: 73 Stunden, gefahren von Oberst Schaeck, Berlin—Borgset (Norwegen), 11. bis 14. Oktober 1908. Höhe: 10.800 m, Dr. Söring und Berson, Aufstieg von Berlin, 31. Juli 1901. — Der aviatischen Weltrekords gibt es eine große Menge, da sie nach den verschiedenen Strecken, der Zahl der Passagiere etc. detailliert werden. Die Fédération Aéronautique Internationale, beziehungsweise der k. k. Österreichische Aero-Klub hält die Weltrekords in Evidenz und wir veröffentlichen von Fall zu Fall die Listen. Die letzte größere Übersicht ist in Nr. 21 der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« vom Jahre 1912 erschienen. Einen Überblick gewährt feiner unser großer Artikel über das Jahr 1912 in Nr. 1 von 1913. Neue Rekords sind in den Heften 1—5 des Jahrganges 1913 verzeichnet.

BEZUGSPREISE

der

»WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG«:

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn 14 Kronen
für Deutschland 12 Mark
für das übrige Ausland 16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« bitten wir unter Beischluß des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postparkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 3, zu richten.

The Airship and Aeronautical Engineer

Vorzügliches, monatlich erscheinendes Fachblatt,
herausgegeben von

»The Airship Newspaper Co.«

37, Essex Street, Strand, London W. C.

Abonnement jährlich 6 Shillings.

ENCYCLOPÉDIE DE L'AVIATION

REVUE MENSUELLE
DES PUBLICATIONS
AÉRONAUTIQUES

✓ Véritable dictionnaire des sciences aéronautiques, cette publication est rigoureusement tenue à jour par un comité d'ingénieurs. Grâce à sa classification alphabétique, on y trouve instantanément la source de tous renseignements, documents, explications, descriptions, méthodes de calcul. ✓

== ABONNEMENT D'UN AN ==
FRANCE : 6 Francs ✓ ÉTRANGER : 7 Francs
== Numéro Spécimen franco : 60 centimes ==

LIBRAIRIE AÉRONAUTIQUE
32, rue Madame, Paris

Bei der Wichtigkeit astronomischer und meteorologischer Kenntnisse für die Luftschiffahrt empfehlen wir allen Interessenten ein Abonnement auf die Illustrierte Halbmonatschrift für Astronomie und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD
Direktor der Treptow-Sternwarte.

Der 13. Jahrgang begann am
1. Oktober 1912.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede Buchhandlung und den
Verlag der Treptow-Sternwarte, Berlin-Treptow.

Bezugspreis für Deutschland und Österreich-Ungarn **vierteljährlich M. 3.—** (für das Ausland vierteljährlich M. 4.—).

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien“.

Nummer 6.

Wien, 15. März 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Aëronautische Radiumforschung. — Neue Weltrekorde. — Wilhelm Kress f. — Kress als Prophet. — Der Luftschiffapok in England. — Die deutschen Militärluftzeuge. — Die Luftkottenaktion in Österreich. — Vom Tiroler Verein. — Todesopfer. — Österreichischer Luftschiffer-Verband. — Österreichischer Luftschiffahrt. — Österreichische Aëronautische Kommission. — K. k. Österreichischer Aëro-Klub. — Notizen. — Literatur. — Inserate.

AERONAUTISCHE RADIUMFORSCHUNG.

Von Universitätsdozent Dr. Viktor F. Hess,
I.

Im Jahre 1911 hatte ich bereits begonnen, mich der Erforschung der Radioaktivität der Atmosphäre bei Ballonfahrten zu widmen und hatte damals zwei Fahrten, eine Tag- und eine Nachtfahrt, ausgeführt, über deren Ergebnisse bereits an dieser Stelle berichtet wurde*).

Es ist bekannt, daß alle Gesteine, die verschiedenen Erdarten und viele Quellwässer radioaktive Substanzen (Radium, Thorium und deren Zerfallprodukte) enthalten. Da es auch gasförmige Zerfallprodukte dieser Elemente gibt (die Emanationen), so werden diese jedenfalls in die Luft übertreten. Dies ist auch längst schon quantitativ nachgewiesen worden; insbesondere die Radiumemanation kommt überall in der Luft vor in Mengen, welche je nach der Wetterlage (aufsteigende oder absteigende Luftströmung) und der Bodendurchlässigkeit variieren können.

Alle diese radioaktiven Substanzen senden Strahlungen aus, welche die Luft elektrisch leitend machen (ionisieren*). Während aber die Alphastrahlen nur wenige Zentimeter, die Betastrahlen einige Meter in Luft zurücklegen können, bevor sie vollständig absorbiert sind, haben die durchdringenden Strahlen (die sogenannten Gammastrahlen) die Fähigkeit, mehr als 100 m weit die Luft zu durchsetzen und zu ionisieren. Diese durchdringenden Strahlen gehen insbesondere vom Radium C, einem Zerfallprodukte der Emanation, aus.

Um die Wirkung dieser Strahlen allein studieren zu können, muß man die Wirkung der Alpha- und Betastrahlen gänzlich ausschließen: dies geschieht in einfachster Weise, indem man ein Luftvolumen mit so dicken Wänden abschließt, daß Alpha- und Betastrahlen nicht mehr eindringen können.

Der von Professor Th. Wulf zur Messung der durchdringenden Strahlung konstruierte Apparat besteht daher im wesentlichen aus einem vollkommen luftdicht verschlossenen Metallzylinder mit etwa 3 mm dicken Wänden. Die durchdringenden Strahlen können allein durch diese hindurchgehen und machen die Luft im Inneren des Zylinders elektrisch leitend. Ein im Inneren des Apparates angebrachter, elektrisch geladener Körper wird demnach durch die Wirkung dieser Gammastrahlen mehr oder minder rasch entladen und die Entladungsgeschwindigkeit bildet ein Maß für die eindringende Strahlung. Um die Entladungsgeschwindigkeit messen zu können, nahm Professor Wulf als geladenen Körper zwei an den Enden zusammenge kittete, platinirte, vertikal hängende, wohl isoliert befestigte Quarzfäden. Werden diese z. B. mit einer kleinen Trockenbatterie auf 200 bis 300 Volt geladen, so spreizen sie sich auseinander und diese Spreizung wird durch ein in den Apparat eingelötetes Mikroskop mit Okularmikrometer gemessen. Der Ladungsverlust pro Zeiteinheit (Abnahme der Spreizungsweite pro Stunde) bildet ein zuverlässiges Maß für die durchdringende Strahlung.

Mit diesem Apparat habe ich, wie schon erwähnt, im Jahre 1911 Beobachtungen bei zwei Ballonfahrten ausgeführt. Vorher hatte man allgemein erwartet, daß die durchdringende Strahlung zum größten Teile von der Erdoberfläche und den in den obersten Bodenschichten enthaltenen radioaktiven Substanzen ausgehe, daß demgemäß mit zunehmender Erhebung über den Boden die durchdringende Strahlung rasch abnehmen müsse, so

*) „Wiener Luftschiffer-Zeitung“ vom 15. November 1911. Jahrgang des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs 1911.

daß in 1000 m Höhe die Strahlung auf $\frac{1}{1000}$ der ursprünglichen Intensität geschwächt sei. Meine Messungen hatten keineswegs diese Vermutung bestätigt. Die Strahlung war in Höhen von 100 bis 1100 m über dem Boden fast gar nicht geschwächt.

Daraus war der sichere Schluß gezogen worden, daß die durchdringende Strahlung nicht ausschließlich von den radioaktiven Substanzen an der Erdoberfläche ausgehe, daß vielmehr noch eine andere Quelle der durchdringenden Strahlung vorhanden sein müsse. Im Detail ließen sich damals nur ziemlich vage Vermutungen aufstellen: unter anderem wurde die Möglichkeit ins Auge gefaßt, daß ein Teil der durchdringenden Strahlung außerterrestrischen Ursprungs sei, also von oben her in die Atmosphäre eindringe.

Vor allem waren also neue Versuche bei Ballonfahrten notwendig. Diese wurden mir ermöglicht durch Gewährung einer Subvention von Seite der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften sowie durch das Entgegenkommen des k. k. Österreichischen Aero-Klubs, der mir bei zwei Fahrten das Gas kostenlos zur Verfügung stellte und vier weitere Fahrten zum Selbstkostenpreis berechnete.

Die erste Fahrt im Jahre 1912 machte ich am 17. April, an welchem Tage um Mittag die bekannte, fast totale Sonnenfinsternis stattfand. Um 10 Uhr 30 Minuten vormittags stiegen wir — Oberleutnant Siegfried Heller als Führer und ich als Beobachter — mit dem Ballon »Excelsior« auf.

Wir hatten sehr starken Auftrieb, so daß wir in sieben Minuten bereits auf 1300 m waren und nach Durchsetzung einer kleinen Kumuluswolke einen prächtigen Ausblick über Wien in voller Sonne genießen konnten. Die Luftströmung war recht flott, so daß wir in zehn Minuten bereits den Kamm des Wienerwaldes in der Gegend des Hermannskogels überquert hatten. In 2000—2500 m ging's dann über Tulln—Pischelsdorf gegen Westnordwest. Unsere Fahrtgeschwindigkeit betrug 45 km pro Stunde.

Während vor dem Aufstieg prachtvolles, wolkenloses Wetter geherrscht hatte, begann schon gegen 11 Uhr besonders im Westen eine starke Wolkenbildung. Nur hie und da konnten wir durch die Lücken der Kumuluswolken Ausblicke auf die Erde gewinnen; der gewundene Lauf der Donau in der Gegend der Wachau bildete den letzten Orientierungspunkt — von da an war unter uns eine geschlossene Decke von Kumuluswolken, deren Köpfe in unruhigem Auf- und Niederwallen begriffen waren. Über uns spannte sich in seltener Reinheit der wolkenlose, tiefblaue Himmel. So oft wir uns dem oberen Rande einer Kumuluswolke näherten, spürten wir sofort einen feuchtkalten Hauch, dem wir durch Höhersteigen ängstlich auswichen, um jede Abkühlung des Ballons zu vermeiden. Die immer häufiger und höher empor-schießenden Kumulusköpfe kosteten fortwährend Ballastopfer. Von 11 Uhr bis $\frac{1}{2}$ 1 Uhr waren

140 kg Ballast verbraucht und erst die Höhe von 2400 m erreicht, obwohl wir zuerst, zu leicht ausgewogen, ohne Ballast gleich auf 1300 m geschnellt waren.

Die Messungen der Gammastrahlung begann ich um 11 Uhr. Bis $\frac{1}{4}$ 1 Uhr waren die erhaltenen Resultate vollkommen normal, d. h. so, wie sie nach meinen bisherigen Erfahrungen zu erwarten waren: in 1300—2400 m war die Strahlung ebenso stark wie am Boden. Mit um so größerer Spannung sah ich dem weiteren Verlaufe der Messungen entgegen. Die Sonnenfinsternis begann um $\frac{1}{2}$ 1 Uhr bereits dem Auge merklich zu werden. Um $\frac{1}{4}$ 1 Uhr machte sich die Verminderung der Sonnenstrahlung auch schon bei der Führung des Ballons bemerkbar: das Gas kühlte sich ab und dies kostete fortwährend Ballast. Nachdem Oberleutnant Heller zwischen $\frac{3}{4}$ 1 und $\frac{1}{2}$ 2 Uhr fünf Sack Ballast (100 kg) verausgabt hatte, ohne diesen nun in der Höhe halten zu können, ließ er den Ballon fallen. Höchst interessant war der Anblick des Wolkenmeeres und des Himmels zu dieser Zeit. Die Verfinsterung betrug bereits bei 60 Prozent. Der Himmel zeigte eine blaßgrünliche Färbung. Das blendende Weiß der Kumuluswolken war in einen düsteren, blaßgrauen Ton übergegangen. Unter uns hatten wir wiederholt den Ballon »Vindobona« in großer Entfernung bemerkt, er war aber bald von den Kumulusköpfen verschluckt worden — wie wir später erfahren, erfolgte seine Landung bei Zweit. Mit 2—3 m pro Sekunde schossen wir nun nach abwärts. In 1300 m hatten wir die Wolken durchstoßen und sahen in düsterem Schatten gehüllt eine kleine Stadt und eine Bahnlinie unter uns. Ich hegte noch die schwache Hoffnung, daß wir den Ballon am Schlepptau ausparieren und so noch eine Zeitlang fortfahren könnten. Doch die Abkühlung des Gases in den Wolken war zu stark gewesen: in 800 m Seehöhe legte sich das eben abgelassene Schleppseil auf — das Terrain unter uns mußte also recht hoch gelegen sein. Mit unserem letzten Sack Ballast gelang es, noch einen Wald zu übersetzen, hinter dem eine ansteigende, zur Landung halbwegs geeignete Lichtung sich befand. In wenigen Metern Höhe wurde die Reißleine gezogen. Nach leichtem Aufprall legte sich der Korb um und wir schleiften im flotten Bodenwind noch eine kurze Strecke ganz gefahrlos — wir waren gelandet.

Meine erste Sorge galt meinen Apparaten, die ich in der Hast nicht mehr hatte verpacken können. Glücklicherweise hingen beide Apparate trotz des Umlagens des Korbes noch unversehrt an den Schmalseiten. Die Landung erfolgte um 1 Uhr 33 Minuten, gerade zur Zeit der stärksten Verfinsterung. Es war also nicht möglich gewesen, dieses Stadium in der Höhe zu beobachten. In der Zeit zwischen $\frac{1}{2}$ 1 und 1 Uhr hatte ich, als die Sonnenscheibe bereits etwa zur Hälfte verdeckt war, keine Abnahme der Gammastrahlung entdecken können. In 2750 m bemerkte ich sogar eine schwache Erhöhung der Strahlung. Die Sonne

scheint also keinen Anteil an der Gammastrahlung zu liefern und die letzterwähnte Zunahme der Strahlung ist auf Rechnung der größeren Höhe zu setzen. Die Verpackung und der Transport des Ballons gestalteten sich wegen Mangel an Hilfskräften recht langwierig. Nur die Schuljugend war bei der Landung zahlreich vertreten. Wir erfuhren, daß wir bei Wutschau, im äußersten Nordwesten Niederösterreichs — wenige Kilometer von der böhmischen Grenze — uns befanden. Die zuletzt kurz vor der Landung gesehene Stadt war Weitra gewesen. Um 5 Uhr rollten wir endlich in einem kleinen, einspännigen Bauernwagen gegen Weitra. Abends kamen wir, tüchtig durchfroren, in Gmünd an, von wo wir noch in der Nacht nach Wien zurückkehrten.

NEUE WELTREKORDS.

Am 27. Februar stieg in Chartres der französische Sapper Frantz auf einem Savary-Doppeldecker mit sechs Passagieren auf und erreichte mit ihnen eine Höhe von 620 m.

Am 1. März führte Frantz ebenfalls auf dem Flagplatz zu Chartres gleichzeitig acht Passagiere in die Lüfte. Jeder der Passagiere wog über 65 kg. Das Gesamtgewicht der neun Personen betrug 601 kg, dann kamen 50 kg Benzin und Öl, so daß die ganze Last, die der Aéroplan trug, ca. 650 kg ausmachte. Die Flughöhe mag 60 m erreicht haben.

Nicht zu den regulären Weltrekorden gehörig, aber doch als Höchstleistung der Geschwindigkeit hier zu erwähnen ist ein Flug, den Brindejonec-des-Moolinais am 26. Februar von Paris nach London ausführte. Er stieg um 9 Uhr 15 Minuten auf dem Flugfeld von Villacoublay auf und landete zunächst in Calais (240 km) um 10 Uhr 50 Minuten. Dort fuhr er um 11 Uhr 50 wieder weiter und ging, weil er sein Ziel Hendon im Nebel nicht gleich finden konnte, am 1 Uhr 30 bei Finchley zur Erde. Nach kurzer Pause flog er dann nach Hendon, das er am 1 Uhr 55 Minuten erreichte. Die Strecke Calais—Hendon beträgt 160 km, der gesamte Weg also 400 km. Die Reisezeit machte $4\frac{1}{2}$ Stunden, die reine Flugzeit $3\frac{1}{2}$ Stunden aus. In so kurzer Zeit hat noch niemand die gleiche Luftreise bewerkstelligt.

Der Flug Paris—London wurde in umgekehrter Richtung fortgesetzt.

Brindejonec flog von London nicht direkt nach Paris zurück, sondern wählte den Weg über Brüssel. Er stieg am 27. Februar bei günstigem Wind um 1 Uhr nachmittags in Hendon auf. Um $1\frac{1}{2}$ Uhr landete er in Dover, um bald darauf den Kanalflug anzutreten. Über dem Wasser hätte er sich wegen des vielen Nebels nahezu verirrt. Er traf erst am 3 Uhr 12 Minuten in Les Barrages bei Calais ein.

Von Calais aus stieg Brindejonec tags darauf am 8 Uhr 20 Minuten morgens auf und langte um 10 Uhr 10 Minuten auf dem Flugfeld Berchem bei Brüssel ein. Der Pilot hatte unterwegs stark unter Regenböden zu leiden. Um 1 Uhr 30 Minuten verließ der Flieger Brüssel, um den Flug nach Paris fortzusetzen. Um 3 Uhr nahm er im Aërodon von Compiegne noch eine kurze Zwischenlandung vor, und um 3 Uhr 50 beschloß er seine weite Luftreise mit einem prächtigen Gleitabstieg im Aërodon von Villacoublay bei Paris.

HIERDURCH laden wir alle Leser dieser Nummer, die noch nicht Abonnenten der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« sind, höflichst ein, wenn ihnen unser Blatt gefällt, dasselbe zu pränumerieren.

WILHELM KRESS †.

Am 27. Februar fand das Leichenbegängnis des verewigten Wilhelm Kress statt, dem die Gemeinde Wien ein Ehrengrab im Zentralfriedhofe gewidmet hat. Der Stadtrat beschloß auch, die Beerdigungskosten von der Gemeinde tragen zu lassen.

Vom Tranerhause, I. Schützstraße 75, setzte sich der Konkordant unter sehr großer Beteiligung um $1\frac{1}{3}$ Uhr in Bewegung. Den Galschleichenwagen sietten die Kränze der Familie, des k. k. Fliegentechnischen Vereines, dessen Ehrenmitglied Kress war, der Offiziere der k. k. Luftschifferabteilung und der Stadt Wien mit Schleifen in den Farben der Stadt. Die zahlreichen übrigen Kränze waren auf einem offenen Kranzwagen untergebracht. Vor 3 Uhr langte der Trauerzug, der sich an dichtem Spallieren vorbeibewegte, bei der evangelischen Kirche A. B. in der Dorotheergasse an. In der Kirche hatten sich eingefunden: der Ehrenpräsident des k. k. Fliegentechnischen Vereines Fürst Dietrichstein und Ehrenpräsident Minister a. D. Dr. von Ritt mit dem Präsidenten Generaldirektor Cassinone und allen Mitgliedern des Vereines, dann der Sektionschef im Kriegsministerium FML Schleyer von Pontemalghera, der Kommandant der Verkehrstruppenbrigade G. M. Tertain, vom Ministerium für öffentliche Arbeiten Sektionschef Hugo Franz, Ministerialrat von Pollak und Oberbaurat Göbel; in Vertretung des Patentamtes die Präsidentenstellvertreter Ministerialrat Dr. Karl Schima und Hofrat Robert Brünner, der Rektor der Technischen Hochschule Dr. Emil Müller mit dem Hofrat Professor Schoen, Vizebürgermeister Hierhammer, Oberst Wilhelm Suchomel, in Vertretung der Militärflugschiffabteilung Oberstleutnant Emil Uzelac als Kommandant mit allen dienstfreien Offizieren, Major Hinterstoisser, der Präsident des Aero-Klubs Baron Economo, der Arbeitsausschuß zur Schaffung der österreichischen Luftflotte, in Vertretung des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines Präsident Oberbaurat Baumann und Sekretär Ingenieur Fritz Willfert etc.

Pfarrer Röhling hielt am Kopfe des Sarges eine ergreifende Rede, in der er auf die außerordentlichen Verdienste des Verewigten hinwies. Nach der Einsegnung wurde der Sarg wieder auf den Leichenwagen gehoben und auf den Zentralfriedhof gebracht, wo die Beisetzung in dem von der Kommune Wien gewidmeten Ehrengrab Nr. 6 erfolgte.

Am offenen Grab hielt der Präsident des k. k. Österreichischen Fliegentechnischen Vereines Generaldirektor Alexander Cassinone einen Nachruf. Er sagte unter anderem: »Wir sind im Begriffe, die letzten Schollen in die Ruhestätte eines Mannes zu werfen, dem das Schicksal die besondere Rolle eines unermüdeten, zielbewußten und im idealen Sinne des Wortes auch erfolgreichen Pioniers auf dem Gebiete des Flugwesens zugewiesen hat. Widrige Umstände waren die Ursache, daß Kress gerade in jenem Moment mit seinen Versuchen Schiffbruch erlitt, in dem durch die Explosionsmotoren Gelegenheit zu vollen Erfolgen geboten war. Die glänzende Genugtuung, welche Kress beschiedener war, ist die Tatsache des Siegesanges der Drachenflieger durch die gesamte Kulturwelt. Als auf dem ersten österreichischen Flugfeld eine große Anzahl von Aëroplanen in Gegenwart unseres erhabenen Monarchen in der Luft krenzte und das Volk mit Begeisterung der Eröberung der Luft zujubelte, konnte Kress die Worte des Kaisers hören: »Sie waren doch der Erste, der diesen Erfolg in Österreich vorbereitet hatte! Wilhelm Kress, nimm den Dank der Überlebenden für deine Bemühungen und für deinen Idealismus in dem Moment entgegen, in dem sich das Grab über deine sterblichen Überreste schließt. Wilhelm Kress, ruhe in Frieden!«

Sodann trat Dr. Constantin Freiherr von Economo, der Präsident des k. k. Österreichischen Aero-Klubs, an das offene Grab und sprach die Worte:

»Altmeister Wilhelm Kress! Im Namen des k. k. Österreichischen Aero-Klubs, im Namen aller Piloten Österreichs bringe ich dir den letzten Gruß. Du hast als einer der Ersten uns die Bahn gewiesen, die keine Wege braucht und keine Schranken kennt. Wir folgen alle

deinem Fingerzeig, unbekümmert, ob dies für den einzelnen von uns Glück oder Verderben bedeutet, nur vom Bewußtsein getragen, daß dieser neue Weg die ganze Menschheit zum Morgenrot einer großen Zukunft führt. Wir stehen alle mit unserem Leben dafür ein, daß dein Werk nicht untergehe. Ruhe sanft! Dein Werk wird ewig leben!

KRESS ALS PROPHET.

Wilhelm Kress hielt am 27. März 1897 auf Veranlassung des Oberrheinischen Vereines für Luftschiffahrt in Straßburg einen Vortrag, in welchem er zum Schluß sagte: »Wir Vertreter der dynamischen Fliegtechnik sind es gewohnt, daß man unsere Arbeit nicht mit Begeisterung aufnimmt; das öffentliche Interesse ist zurzeit für Ballonfahrten viel reger. Aber wir sind zukunftsicher. Die Technik ist eben keine Gefühlsache; ihre Resultate gehen nicht so leicht ein wie etwa ein Musikstück. Aber wir arbeiten an der hohen Aufgabe, die Naturkräfte des Menschen dienstbar zu machen. Als Eisenbahn, Telegraph, Telefon aufkamen, hat man diese technischen Mittel zunächst auch als Spielereien angesehen — wie noch der große Thiers über die erste französische Eisenbahn urteilte; und wer möchte sie jetzt missen? Die dynamische Fliegtechnik ist jetzt noch Aschenbrödel; aber sie wird es nicht lange mehr sein. Der Morgen beginnt zu dämmern und die meisten von Ihnen werden es noch erleben, daß wir durch die Luft kreuzen wie durch das Wasser!«

DER LUFTSCHIFFSPUK IN ENGLAND.

Von Zeit zu Zeit äußert sich in England die Furcht vor den deutschen Luftschiffen in der Weise, daß man nächtliche Fahrten von Lenkballons halluziniert, die natürlich keine anderen Fahrtenge als deutsche sein können. Zu Ende Februar war man wieder besonders stark von dem Glauben obsiebt, daß ein deutsches Luftschiff über Englands Küsten heimliche Kreuzfahrten ausführe, und die Aufregung dieserhalb war nicht gering.

Am 24. Februar berichteten die englischen Zeitungen von dem Erscheinen eines geisterhaften Luftschiffes, das am 22. Februar zwischen 9 und 10 Uhr über Selby beobachtet worden sei. Eine ganze Reihe von ansehnlich glaubwürdigen Zeugen hat sich gemeldet, aber den Körper des Luftschiffes hat kein Mensch gesehen. Nur zwei Lichter, eines vorne, das andere hinten, waren sichtbar. Es könne, so meinten die Leute, keinem Zweifel unterliegen, daß die Lichter die eines Luftschiffes waren, das eine Weile sehr niedrig, fast bewegungslos über dem Arsenal von Barby schwebte. Plötzlich aber setzten die Maschinen ein und mit riesiger Geschwindigkeit und einem Summen, ähnlich dem einer Hommel, nur unermesslich verstärkt, verschwand das Luftschiff schnell am Horizont. Die Blätter wanderten sich, daß man dem fremden Eindringling vom Arsenal aus nicht das Zeichen zum Landen gab oder, falls es dieses nicht befolgte, mittels Artillerie ufererzwingen versuchte, wozu die Militärbehörde nach dem neuen Gesetz ermächtigt sei.

An verschiedenen Orten von Yorkshire sollte das Luftschiff gesehen worden sein. Von einigen Blätter wurde die Affäre zum Gegenstand einer Luftschiffpanik angehaucht, in Verbindung mit einer Berliner Meldung, daß das neue Militär-Zeppelin-Luftschiff am 22. Februar eine dreizehnstündige Fahrt ausführe, nahm man ohne weiteres an, daß das geheimnisvolle Luftfahrzeug wieder ein deutsches war, wie das im Oktober über Sheerness wahrgenommene, dessen deutsche Nationalität so gut wie bewiesen sei. Das Militärarsenal von Barby ist eine der Hauptstationen an der Ostküste. Die Blätter erklärten, es sei gut, daß man nach dem neuen Gesetze auf diese ausländischen Luftschiffe schießen könne, nur seien leider keine Kanonen dazu da. Verzeihliche ächter Stimmen äußerten, daß es sich um einen Ulk handle, da kein ein-

ziger Beobachter den Ballon selbst, sondern nur mysteriöse Lichter und Scheinwerfer gesehen haben will, während es doch denkbar sei, daß ein gewaltiger Zeppelin gänzlich unsichtbar bleiben könne.

Wie sinnlos es ist, diese neue Schreckgespenst der Lüfte mit der Fahrt des deutschen Militärinfanterienkreuzers »Ersatz Z 1« in Verbindung zu bringen, ergibt sich schon daraus, daß über die Nachtfahrt des deutschen Luftschiffes von den passierten deutschen Städten genaue Zeitangaben vorliegen, die beweisen, daß der »Ersatz Z 1« sich in nördlicher Richtung nicht weiter als bis Frankfurt a. M. von seinem Standort Oos bei Baden-Baden entfernt hat.

Der Luftschiffspuk dauerte an den folgenden Tagen fort. Unterm 26. Februar wurde aus London mitgeteilt:

»Ans Portsmouth kommt die Meldung, daß man dort gestern nacht in beträchtlicher Höhe über der Gosport Seite des Hafens das Licht eines Luftschiffes umhermanövrieren und schließlich in nördlicher Richtung nach Deutschland zu abziehen sah. Aber wieder hat niemand etwas von den Umrissen eines Luftkreuzers gesehen, nicht einmal das Geräusch der Motoren hat man gehört. Trotzdem bringen die Blätter flammende Artikel darüber. Der Premierminister Asquith empfing den bekannten Flieger Grahame White zu einer Konferenz in Downing Street.«

»Wenn man den englischen Morgenblättern Glauben schenken will, so ist die Regierung verwundert und sehr beunruhigt über das fortwährende Erscheinen unbekannter Luftschiffe über den Häfen der Ostküste Englands. Daß die Regierung in aller Eile eine Gesetzesvorlage im Parlament durchgepeitscht hat, nach der die Militärbehörden von jetzt ab berechtigt sind, auf fremde Luftschiffe zu schießen, wenn sie nicht auf ein gegebenes Zeichen lauten, wird dahin ausgelegt, daß die Behörden zuverlässig unterrichtet sind, daß es deutsche Luftschiffe gewesen sind, die diese nächtlichen Ausfälle nach den englischen Küsten unternahmen. Es melden sich heute weitere Zeugen, die das geheimnisvolle Luftschiff über englischem Boden schweben sahen, darunter auch ein Lokomotivführer, der behauptet, beobachtet zu haben, daß das Luftschiff einem Zuge von Winston Gate nach Selby folgte. Keine einzige der Tages- und der Fachzeitungen kann übrigens eine befriedigende Auskunft darüber geben, was damit erreicht werden könnte. Zugleich aber wird auch klar, daß das neue Gesetz, auf dem die Militärbehörden das Recht haben, auf ein fremdes Luftschiff zu schießen, wenn es nicht auf ein gegebenes Zeichen antwortet, vollkommen fruchtlos ist, denn kein englischer Artillerieoffizier würde es wagen, auf ein Luftschiff, das des Nachts über Sheerness, London oder Cardiff schwebt, zu schießen, weil er der Stadt oder ihren Einwohnern wahrscheinlich viel mehr Schaden zufügen würde als den kühnen Luftschiffern, denn jeder etwaige Treffer, ebenso wie die wahrscheinlich viel zahlreicheren Fehlgänge müßten zur Erde zurück und dort erhebliche Verwüstungen anrichten und Leben wie Gesundheit der Einwohner in Gefahr bringen.«

Der »B. Z. a. Mittag« wird aus London unterm 26. Februar gemeldet:

»Das Wiederauftauchen der geheimnisvollen Luftschiffe ist sogar den amtlichen Kreisen an die Nerven gefallen; auch im Kriegsmat wird wieder einmal die Gefahr einer »Invasion auf dem Luftwege« erörtert. Wie der »Daily Telegraph« meldet, will das Kriegsamt eine eingehende Untersuchung darüber anstellen, ob eine feindliche Macht im Stande ist, auf Luftschiffen einen erfolgreichen Angriffskrieg gegen Großbritannien zu führen. Schon anlässlich der Panik von 1909 war eine ähnliche Untersuchung angeordnet worden in Verbindung mit dem Plane, ein eigenes »Luftmat« ins Leben zu rufen. Es ist nicht bekannt geworden, ob die Untersuchung tatsächlich stattgefunden und welche Ergebnisse sie zeitigt hat. Jetzt wird geltend gemacht, seit 1909 habe sich auf dem Gebiete der militärischen Aviatik so viel geändert, daß neue Erhebungen erforderlich seien. Unter dem Eindruck des neuesten Gespensterluftschiffes, das man über Portsmouth gesehen haben will, befragt die ganze Presse

den Plan, daß die Regierung sich mit den Gefahren der »Luftinvasion« beschäftige.

Der Londoner Korrespondent des »Mail« befragte den Generalsekretär des Königlichen Aero-Klubs, Pirou, um seine Ansicht über den Luftschiffrecken. Pirou erklärte, daß er nicht wisse, ob es sich bei den in England beobachteten Luftschiffen um Wirklichkeit oder nur um die Phantasien einiger Leute handle. Er sei jedoch überzeugt, daß die Luftschiffe, die im letzten Herbst über Sheerness und Dover gesichtet wurden, Zeppeline gewesen seien. »Alles das wäre ja zu sich nichts Bemerkenswertes, da seit einigen Jahren die »Luftschifferei« stehende Figuren in den Zeitungen geworden sind. Bemerkenswert ist jedoch, daß sie noch niemals so ernst genommen worden sind wie dieses Mal. Mit Ausnahme der liberalen Zeitungen veröffentlichten alle Blätter spaltenlange Berichte, düstere Leitartikel und phantastische Kartenskizzen. Der »Daily Graphic« bringt auf der Titelseite eine phantastische Zeichnung, auf der 13 Riesenzeppeline mit ihren Seilwinzern ganz Großbritannien ablenchten. Einige liberale Zeitungen, wie »Daily News«, stehen der neuesten Erscheinung des geheimnisvollen Luftschiffes noch ein wenig skeptisch gegenüber, doch behaupten alle übereinstimmend, die britische Admiralität hätte vollkommen zuverlässige Beweise dafür, daß das in Dover und Sheerness vor einigen Wochen gesehene Luftschiff tatsächlich ein deutsches gewesen sei.«

Als die »airship scare«, die »Luftschiffrecken«, im Sommer 1909 in eine Epidemie ansatzte, die ganz England erfaßte, traten einige einsichtige Engländer mit der Ansicht hervor, daß diese Erscheinung nur vom Gesichtspunkte der Völkerpsychologie und Massensuggestion aus geprüft werden dürfe. Ein Richter in Süd-London, William Willis, veröffentlichte eine Broschüre, in der er an der Hand geschichtlicher Beispiele nachwies, daß das sonst so ruhige und nüchterne englische Volk merkwürdigerweise für »scare« aller Art sehr empfänglich ist. Die Furcht vor einem feindlichen Überfall, die ja bei den »Luftschiffpaniken« der letzten Jahre das Grundmotiv bildet, ist seit den Tagen der Brüder Mongolfier tausendmal aufgetreten; nur daß die auf geheimnisvollen Luftschiffen in England Eindringenden früher nicht die Deutschen, sondern die Franzosen waren.

Dem »B. T.« wird aus London berichtet: »Die Meldungen über das am 22. Februar angeblich über Yorkshire und Nordost-Warwickshire gesehene geheimnisvolle Luftschiff, das nach allgemeiner Überzeugung ein deutsches sein soll, riefen in der konservativen Presse wahre Verwüstungen an. Viele tun, als ob nun die ganze Landesverteidigung durch ihre überlegene, herrliche, ausgebaute und immer noch vergrößerte Flotte absolut nutzlos geworden sei. Diese Übertreibungen riefen sich von selbst, aber sie nehmen in der Presse einen größeren Raum ein. Es kann nicht geleugnet werden, daß besonders die Meldung von einer dreistündigen Fahrt des »Ersatz Zeppelin 1«, der in der ganzen Zeit den Kontakt mit den Telefunkenstationen aufrechterhielt, hier eine so Bestürzung erregende Verblüffung hervorgerufen hat. Die Qualität der Arbeit der königlichen Luftschiffbauabteilung wird nirgends in Frage gestellt, aber das von ihr bisher beschaffene Material wird als lächerlich geringfügig bezeichnet. Die Fahrt des geheimnisvollen Luftschiffes vom 22. Februar — schreibt ein Blatt — die jedes der andern zwanzig großen deutschen Luftschiffe ebenso gut fertig bekommen kann, war ein glänzender glücklicher Versuch, der England den Beweis liefert, daß es gegen einen Angriff von der Luft vollkommen wehrlos und hilflos ist. Luftschiffe kann man nicht anders als durch Luftschiffe bekämpfen. Man freut sich unter diesen Umständen, daß das neue Luftgesetz so schnell, fast ohne Diskussion, im Parlament durchging und jetzt wenigstens gegen allzu utopische, auf Informationen ausgehende fremde Luftschiffer eine gewisse Garantie bietet.«

Am 25. Februar wurde das »deutsche Luftschiff« über Hornsea und Hull gesehen. Diesmal waren es nicht fünf oder zehn Personen, die seinen Flug beobachteten, sondern ganze Volksmengen, die sich zu dem aufregenden Spiel auf den öffentlichen Plätzen und in den Straßen

Hulls gesammelt hatten. Das Luftschiff wurde nach den Berichten abends um 8 Uhr zuerst über Hornsea, einem kleinen Badeort in der Nähe von Hull, gesehen. »Es kam von der Nordsee her und flog gegen Hull. Eine halbe Stunde später sah man es dann über dieser Hafenstadt schweben, wenigstens sah man seine Lichter, ein weißes und ein rotes, die fortwährend ihre Stellungen zu einander wechselten, also keine Stierae gewesen sein können. Einige von den vielen Hunderten von Zeugen wollen sogar den langen, zigarrenähnlichen Schiffkörper gesehen haben. Das Luftschiff schien nach den Schilderungen nur mit dem Wind zu treiben, denn man hörte kein Geräusch. Die Admiralität wurde noch in der Nacht von der Erscheinung verständigt. Die Zeitungen stellten fest, daß von den drei britischen Armeeluftschiffen eines sich in der Ausstellung in der Olympia in London befindet und die beiden anderen ausgebessert werden, ein britisches Luftschiff könne also nicht in Frage kommen. In der Tat scheint es sich hier überhaupt nicht um ein Luftschiff, sondern wahrscheinlich um einen mit Lichtern versehenen Fingdrachen zu handeln, mit dem irgend ein Witzbold den Leuten bange macht.«

Die »Kölnische Zeitung« widerspricht energisch den englischen Pressemeldungen über die nächtlichen Fahrten deutscher Luftschiffe nach England und fährt aus: »Die Verteilung sämtlicher deutschen Luftschiffe ist in der breitesten Öffentlichkeit bekannt. Die Fahrten werden von der Presse vermerkt. Umöglich kann ein Luftschiff nach England fahren und zurückkehren, ohne daß irgend ein Mensch das riesige Fahrzeug sieht, da es über die dichtestbevölkerten Teile Europas fahren müßte. Selbst im Winter reicht zu einer solchen Fahrt die Nachtzeit nicht aus, und selbst das schnellste Luftschiff »L. I.« braucht zwölf Stunden Fahrt von Friedrichshafen zur Nordseeküste. Wollte ein Luftschiff wirklich in nächtlicher Stunde England eines heimlichen Besuch machen so würde es sich doch, wie auf der Hand liegt, sehr Mühe, irgend welche Lichter zu zeigen. Es ist bedauerlich, daß in England nicht von sachverständiger Seite oder von einer Regierungsstelle aus, die die Tatsachen kennen, der Versuch gemacht wird, dieser bösen Massensuggestion den Garaus zu machen.«

Untern 27. Februar wird der »B. Z.«, »Mitte« eine gelungene Lösung des rätselhaften Luftschiffpuzzles aus London mitgeteilt: »Trotzdem sich einige vernünftige Stimmen beruhigen über die »gespensterhaften Luftschiffe« äußern, dauert die Erregung und zum Teil Verwirrung in der konservativen Presse fort. Mr. Harry Harper, ein bekannter Aéroplan-Sachverständiger, hat eine Untersuchung über das Erscheinen des angeblichen deutschen Luftschiffes vorgenommen, und diese Untersuchung hat zu Ergebnissen geführt, die für die Ängstlichen und Hetzer recht beschämend sind. Er hat ermittelt, daß in dem einen Falle eine Automobilgesellschaft in der Nacht einen Reklameballon mit Lichtern habe aufsteigen lassen. Das zweite »Gespensterluftschiff« sei von vier Windbeteilen in Szene gesetzt worden, die einen gewöhnlichen Kinderballon mit einer Flamme darunter zur Erhitzung der Luft in die Höhe steigen ließen. Harper erklärt ganz vernünftig, daß kein fremdes Luftschiff so dumm wäre, Lichter zu führen. Ein Spionagesversuch in der Nacht wäre außerdem ergebnislos.«

Am 27. Februar brachte ferner die »Yorkshire Evening Post« eine Aufklärung über die in Yorkshire angeblich beobachteten geheimnisvollen Luftschifflichter. Eine Anzahl Förster vom Houghton Hall-Gut bei Market Weighton haben eine kleine Montgolfière auf dem Houghton-Moor gefunden. Der Ballon war zum Teil mit Luft gefüllt, der Zuader ganz trocken. Der Ballon schien erst vor kurzer Zeit dort niedergegangen zu sein. Market Weighton liegt mitten in dem Gelände, über dem die Lichter des geheimnisvollen deutschen Luftkreuzers gespuht haben sollen.

Ebenso harmlos wird sich jedenfalls das angebliche Erscheinen eines neuen Luftschiffes anklären, das man im Norden Schottlands gesehen haben will. In Kirkwall berichtete nämlich am 27. Februar der dort eingetroffene britische Dampfer »Ocadia«, daß er auf der Fahrt von den nördlichen Orkney-Inseln am Montag um 5 Uhr nachmittags ein Luftschiff bei der Sanday-Insel beobachtet habe.

DIE DEUTSCHEN MILITÄRFLUGZEUGE.

Nach den Bestimmungen der deutschen Regierung für die von ihr zu übernehmenden Wasserflugzeuge, sind nun auch solche für Landflugzeuge in neuer Fassung eiflossen. Dieselben sind von der Inspektion des Militär-Luft- und Kraftfahrzeugwesens verlaßt worden; sie werden im Jahre 1918 den Prüfungen der für Heereszwecke anzukaufenden Flugzeuge zu Grunde gelegt. Die Bedingungen sind die folgenden:

1. Die Flugzeuge sollen grundsätzlich in allen Teilen aus deutschem Material hergestellt und deutsches Fabrikat sein.

2. Für Führer und Beobachter muß guter Sitz vorhanden sein, ferner ist notwendig leichte Verständigungsmöglichkeit für beide Flieger. Steuerorgane brauchen nur für den Führer vorhanden sein.

3. Für die Besatzung wird möglichst großer Windschutz und völlige Armfreiheit verlangt. Die Kabine muß genügend Raum zum Einbau einer Abwurfvorrichtung und zur Unterbringung von Abwurfbomben sowie zum ungehinderten Photographieren besitzen.

4. Auf möglichst große automatische Stabilität und mühelose Betätigung der Steuerorgane wird besonderer Wert gelegt.

5. Abweichungen von der Militärspezifikation bedürfen besonderer Abmachung.

6. Es ist für übersichtliche Anordnung der Instrumente (Barometer), Barograph, Kompaß, Tourenzähler (Stoppuhr) Sorge zu tragen. Prüfungsmöglichkeit für den Benzin- und Ölstand durch den Führer im Fluge muß vorhanden sein.

7. Die Eigengeschwindigkeit muß mindestens 90 km in der Stunde betragen. Bei dieser Geschwindigkeit oder bei größerer muß ihre Herabsetzung während des Fluges bis auf 75 km möglich sein, ohne die Flugfähigkeit, das heißt, die Möglichkeit, in waagrechter Linie geradeaus fliegen zu können, zu beeinträchtigen.

8. Die Größenmaße sind mit Rücksicht auf die Unterbringung folgendermaßen vorgeschrieben: größte Breite 14,5 m, größte Länge 12 m, größte Höhe 3,50 m.

9. Die Flugzeuge müssen Betriebsstoffe für vier Stunden mit sich führen können.

10. Die Motorenstärke soll 100 H. P. nicht übersteigen. Abweichungen unterliegen der Genehmigung der Heeresverwaltung. Bei gleichwertigen Leistungen werden Flugzeuge mit schwächeren Motoren bevorzugt.

11. Die Betriebsstoffe müssen sicher und gefahrlos untergebracht werden können. A. Betriebsstoffbehälter über oder hinter der Besatzung sind anzuschließen.

12. Es muß eine Anlaufvorrichtung, beziehungsweise Drehringvorrichtung vorhanden sein.

13. Der Spielraum für die Propellerspitze darf nicht unter 45 cm vom Erdboden betragen.

14. Jedes Flugzeug hat eine Steigfähigkeit von 800 m in 15 Minuten nachzuweisen.

15. Die Anlaufstrecke darf auf ebenem Boden höchstens 100 m betragen (Startmanövernachten sind gestattet). Die Auslaufstrecke höchstens 70 m. Es muß eine Vorrichtung zum Wenden auf dem Boden vorhanden sein.

16. Abflugmöglichkeit und Landen ist auf dem militärischen Flugfeld in Döberitz (bei Typenabnahme) nachzuweisen.

17. Die Nutzlast soll mindestens 200 kg betragen können. Führer und Beobachter sind eingerechnet, nicht aber Betriebsstoffe, Instrumente und Werkzeuge.

18. Bei der Typenabnahme ist ein Gleitflug aus 500 m Höhe (mit Rechts- und Linkskurven) bei abgestellter Zündung auszuführen.

19. Schnelles Zusammensetzen und Zerlegen (als Norm gilt Montage mit fünf Mann in zwei Stunden, Demontage in einer Stunde) wird gefordert; leichte Verladebarkeit auf Eisenbahnwagen und Landfahrzeugen; Profilverbitt für Eisenbahn- und Straßentransport.

20. Unempfindlichkeit gegen Witterungseinflüsse.

21. Leichte Auswechselbarkeit einzelner Teile (zum Beispiel des Fahrgestells).

22. Eine Einrichtung zur vorübergehenden Dämpfung des Motorgeräusches.

Diese Bestimmungen enthalten natürlich manche Verschärfung gegenüber den früheren. Namentlich wird eine stark erhöhte Steigfähigkeit gefordert; früher mußte ein Flugzeug in 15 Minuten bloß 500 m, jetzt 800 m Höhe erreichen, das ist ein beträchtlicher Unterschied. Auf sehr große Schnelligkeit wird, wie bisher, auch in den neuen Bestimmungen nur geringer Wert gelegt.

DIE LUFTFLOTTEAKTION IN ÖSTERREICH.

Erzherzog Karl Franz Josef hat das Protektorat über das Zentralkomitee zur Schaffung der österreichischen Luftflotte übernommen. Um dem Erzherzog den Dank des Komitees für diese Förderung auszusprechen, begaben sich am 4. März das Präsidium und die Obmänner der einzelnen Ausschüsse des Komitees ins Hetzendorfer Schloß. Die Funktionäre wurden zunächst von dem dem Hofstaats des Erzherzogs zurgeteilten Dienstkammerer, Oberleutnant Grafen Walderdorff, und dann vom Kammervorsteher Obersten Prinzen Zdenko Lobkowitz begrüßt und in den großen Empfangssaal im ersten Stockwerke geleitet, wo sich alsbald Erzherzog Karl und Erzherzogin Zita einfanden.

Au dem Empfange beim erzherzoglichen Paare haben teilgenommen: In Vertretung des auf einer Reise mit dem deutschen Kaiser begriffenen Präsidenten Fürsten zu Fürstenberg der Vizepräsident Oberlandmarschall Ferdinand Prinz Lobkowitz mit den anderen Vizepräsidenten, und zwar Herrenhausmitglied Paul Ritter von Schoeller, Präsident des Abgeordnetenhauses Dr. Julius Sylvester und Bürgermeister Geheimrat Dr. Richard Weiskirchner. Dem Präsidium hatten sich ferner angeschlossen: Rudolf Graf Abensperg-Traun, Reichsratsabgeordneter August Denk, Generaldirektor Alexander Casanovic, Fürst Hugo Dietrichstein, Dr. Constantia Baron Economu, Dr. von Korytowski, Graf Hermann Altens als Vertreter des oberösterreichischen Landeskomitees, Graf Eugen Ledebur als Präsident des deutsch-böhmischen Landeskomitees, der Präsident der internationalen Präffassoziation Chefredakteur Wilhelm Singer und der Generalsekretär Béla von Sälley.

Der Vizepräsident Oberlandmarschall Prinz Lobkowitz richtete an den Protektor eine Ansprache, in welcher er vor allem der tiefen Dankbarkeit und Erkenntlichkeit Ausdruck ließ, die in allen Kreisen des Komitees und seiner Anhängerschaft über die Annahme des Protektorats empfunden werden. Prinz Lobkowitz erläuterte die patriotischen Bestrebungen, von welchen das Zentralkomitee geleitet werde, und überreichte sowohl dem Erzherzog als der Erzherzogin je ein Prachtexemplar der von Gurschner entworfenen und ausgeführten Luftflottenmedaille. Bei der Übergabe der Medaille machte Prinz Lobkowitz gleichzeitig die Bemerkung, daß kleinere Exemplare dieser Medaille demnächst in den Handel und zur allgemeinen Verbreitung gelangen werde.

Der Erzherzog erklärte, daß ihm die Übernahme dieses Protektorats ein ganz besonderes Vergnügen bereite und daß er jederzeit die Bestrebungen des hochpatriotischen Unternehmens mit warmer Teilnahme verfolgen und sie auch, soweit es an ihm gelegen, unterstützen werde.

Nach der kurzen Antwort des Erzherzogs nahm Prinz Lobkowitz die Vorstellung der einzelnen Komiteefunktionäre vor und umgibt Erzherzog und Erzherzogin die erschienenen Herren in eine aufrichtig geführte Konversation. Dabei zeigte sich Erzherzog Karl Franz Josef in den aviatischen Verhältnissen sehr eingehend informiert. Auch Erzherzogin Zita äußerte das lebhafteste Interesse an der Fliegerkunst. Die Audienz dauerte ungefähr eine halbe Stunde.

Der Protektor des Zentralkomitees zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte, Seine k. u. k. Hoheit Herr Erzherzog Karl Franz Josef, erläßt folgenden Aufruf: »Wir leben in erster Zeit und mehr als je wird sich jedermann bewußt, daß ein schlagfertiges, zur wirklichen Abwehr bereites Heer die beste Bürgschaft des Friedens ist.

In richtiger Erkenntnis, daß heutzutage auch die Luftflotte eine für Heer wie für Marine unentbehrliches Kampfmittel bildet, haben andere Völker längst begonnen, für die Ausgestaltung ihrer militärischen Aviation Vorsorge zu treffen. Auch Österreich darf dieses modernsten Hilfsmittels nicht länger entbehren.

Trotz der geringen Mittel, die bisher zur Verfügung standen, hat unsere militärische Luftschiffabteilung auf den Flugfeldern von Aspern, Wiener-Neustadt, bei den großen Manövern und bei den Flügen über die See gezeigt, was Gewandtheit, Unerschrockenheit, Mut und Geistesgegenwart des österreichischen Piloten leisten.

Nicht jeder vermag aber seine körperlichen und geistigen Kräfte in den Dienst dieser Bestrebungen zu stellen. Doch Ehrenpflicht eines jeden ist es, sein Scherflein beizutragen, um auch bei uns eine mächtige Luftflotte erstehen zu lassen. Und es fehlt nur an Mitteln, um auch in dieser Waffe den Armeen fremder Staaten gleichzukommen.

Dem soll und muß abgeholfen werden.

Bürger Österreichs!

Unterstützt das Bestreben, eine österreichische Luftflotte zu schaffen. Raft Euch auf zu dieser wahrhaft patriotischen Tat! Sie möge dem Auslande zeigen, daß wir alle für ein Ziel mannschaft einzutreten wissen, wenn es gilt, einer dem Vaterlande etwa drohenden Gefahr zu begegnen.

In den Dienst dieser Sache hat sich eine Schar patriotisch gesinnter Männer zu einem Zentralkomitee vereinigt, welches sich zur Aufgabe stellt, die erforderlichen Fonds so rasch als möglich aufzubringen. Das Zentralkomitee zur Schaffung der österreichischen Luftflotte wendet sich vertrauensvoll an die bravesten Schichten der Bevölkerung mit der Bitte um die Unterstützung seiner Bestrebungen. Jeder, auch der kleinste Beitrag ist willkommen.

In der Hütte wie in der Werkstatt, in dem Bürgerhause wie im Palast soll der Gedanke an die Schaffung einer österreichischen Luftflotte Wurzel fassen. Mögen Unterschiede von Nationalität und Partei verstummen, wenn alle Völker Österreichs an einem großen Werke mitarbeiten.

Wer beiträgt zur Schaffung der österreichischen Luftflotte, schützt sich und das Vaterland!

Der Protektor:
Erzherzog Karl,
Major.*

VOM TIROLER VEREIN.

Der Verein für Luftschiffahrt in Tirol versendet den Bericht über sein drittes Vereinsjahr, das in jeder Beziehung bedeutende Fortschritte aufzuweisen hatte.

Die Zahl der stiftenden Mitglieder hat sich um zehn vermehrt; die hieraus sich ergebende Mehreinnahme beträgt 2700 K. Die Gesamtmitgliedszahl ist von 281 auf 406, die der ausgeführten Fahrten von 13 auf 27 gestiegen.

Die Durchführung so vieler Fahrten trotz der wenigen günstigen Tage wurde nur dadurch ermöglicht, daß es dem Vereine mit Hilfe zweier Wiener Mitglieder, der Herren Dr. Haus Loreus und Ingenieur Eduard Wagner gelang, als zweiten Ballon den 2900 m³ großen »Graf Zeppelin« vom Verein für Luftfahrt in Dresden zu erwerben. Mit diesem Vereinballon wurden 15 fast durchwegs prachtvolle Alpenfahrten gemacht. Schon bei der Probefahrt des »Graf Zeppelin« wurde, ohne daß es auf

einen Rekord abgesehen gewesen wäre, mit der Strecke von 353 km ein neuer Distanzrekord geschaffen. Die achte Fahrt war mit 8:14:00 die längste des Jahres, und beim zehnten mit dem Ballon »Tirol« unternommenen Aufstieg wurde mit 5400 m die größte Höhe erreicht. Der Gaserbrauch ist von 25.120 auf 51.900 m³ gesunken, die Dauer aller Fahrten zusammengezogen betrug 127:55:00 gegen 74:53:00 im Jahre 1911, die Gesamtstrecke 2970 km gegen 1540 des vorangegangenen Jahres. Die Nordkette der Alpen wurde sechsmal, die Zentralalpen wurden 14mal, die Südalpen einmal überflogen.

Insgesamt wurden seit dem dreijährigen Bestande des Vereines 53 Alpenballonfahrten ausgeführt, und zwar: 6 Totalüberquerungen der Zentral- und Südalpen, 15 Überquerungen der Zentralalpen, 13 Überquerungen der Nordalpen und 19 Hochfahrten mit Nahlandungen.

Bei den 27 Fahrten des Jahres 1912 veranlaßte das Amt des Ballonführers: Dr. Hans Loreus (Wien) achtmal, Fritz Müller (Innsbruck) fünfmal, Hauptmann Perathauer (Innsbruck) und Professor H. von Ficker (Graz) je dreimal, Baron Bassus (München) zweimal, Ingenieur E. Wagner (Wien), M. Maister (Wien), Leutnant Macher (Wien), E. Leimkugel (Essen), Hauptmann Eberhard (Wiesbaden) und A. W. Andersch (Basel) je einmal. Als Passagiere beteiligten sich 76 Personen.

Ende September absolvierte über Ansuchen des Vereines bei der k. u. k. Luftschiffabteilung Oberleutnant Stohaus in Innsbruck eine Reihe von Schiffsflügen, deren Reisertrag der Beschaffung eines Flugapparates vorbehalten bleibt. Der Verein wollte sich auch auf dem Gebiete des Gleitfluges betätigen und teilte sich von der Militärkronautischen Anstalt einen Gleitflieger. Die Versuche mußten indessen unterbleiben, da Hauptmann von Sarlay, der Ausrücker dieser Idee, transferiert worden war. Die Geschäftsangelegenheiten des Vereines wurden in neuen Anschaffungen erledigt.

In der Folge bringt der Jahresbericht kurze Beschreibungen der einzelnen Fahrten unter Beischluß sehr gelungener Ballonaufnahmen, die den besonderen Reiz der Alpenballonfahrten überaus eindrucksvoll veranschaulichen.

Schließlich bespricht Professor Exner die Stabilität von Leuchtgas- und Wasserstoffballons, Professor von Ficker berichtet über Ballonaufstiege bei Föhn.

Der junge, kräftig aufstrebende Verein für Luftschiffahrt in Tirol kann mit Stolz auf das im abgelaufenen Jahre Geleistete zurückblicken, und es ist ihm nur zu wünschen, daß auch in Zukunft seine Bemühungen um die Förderung der Lufteroberung von Erfolg begleitet sein mögen.

TODESOPFER.

Am 25. Februar wollte der deutsche Flieger Bruno Wertgen auf der Hangelar Heide zwischen Köln und Bonn zum ersten Male einen neuen Motor probieren, der in seinen Flugapparat eingebaut worden war. Anschließend ist dieser Motor vorher nicht genügend angeprobt worden, jedenfalls beobachteten Zuschauer, daß er nach kurzer Zeit aussetzte, als sich der Apparat in einer Höhe von 50 bis 60 m befand. Das Flugzeug stürzte pflichtschnell ab. Der Flieger wurde derart schwer verletzt, daß er nach wenigen Minuten starb; er war zuletzt ohne Bewußtsein.

Der junge Flieger, der aus Frankfurt a. M. stammte und eben das 30. Lebensjahr vollendet hat, erwarb sein Pilotenzeugnis in Berlin-Johannisthal im Jahre 1910. Im folgenden Jahre unternahm Wertgen vom Merheimer Exersierplatz bei Köln aus auf einem Dornier-Eindecker mehrere erfolgreiche Überlandflüge und besitt auf einem Überlandflug bei Sterkrade den von der Stadt Hamburg ausgesetzten 500 Mark Preis. Erst vor kurzem konstruierte er den neuen Wertgen-Eindecker, der im Januar dieses Jahres auf dem Flugplatz Bonn-Hangelar eingeflogen wurde. Die Flüge ergaben ein gutes Resultat. In letzter Zeit machte der junge Aviatiker, der im Rheinland außerordentlicher Popularität erfreute, mehrere Überland-

flüge. Erst vor wenigen Monaten gründete er gemeinschaftlich mit seiner Mutter, die ihn häufig auf seinen Flügen begleitete, eine Flugzeugfabrik, um die von ihm herausgebrachte neue Type serienweise bauen zu lassen. In nächster Zeit beabsichtige der junge Pilot, seinen Eindecker in Döberitz der Militär-Fliegerabteilung vorzulegen. Wegen seines sympathischen Wesens war Weertgen überall beliebt.

Am 26. Februar stieg der zur Aviatik-Flugesellschaft Mühlhausen i. E. abkommandierte deutsche Fliegeroffizier Oberleutnant Linke kurz vor 9 Uhr vormittags mit einem Aviatik-Pfeil-Doppeldecker auf dem Flugplatz Habsheim zu einem kurzen Probeflug auf, wobei ihn der als Flugschüler nach Habsheim kommandierte Unteroffizier Helfenrieder als Mitführer begleitete. Der Doppeldecker hatte das Feld bereits mehrere Male glücklich umrundet, als er plötzlich in einer zu scharf genommenen Linkskurve nach hinten abrutschte und aus etwa 20 m Höhe senkrecht zu Boden stürzte. Der Unteroffizier Helfenrieder, der hinter dem Führer saß, wurde von den

Trümmern des vollständig zerstörten Flugzeuges auf der Stelle getötet, während Oberleutnant Linke, der aus dem Apparat herauslag, mit leichten Verletzungen davonkam. Der Unteroffizier Helfenrieder ist schon das siebente Todesopfer, das der Flugsport in Deutschland dieses Jahr gefordert hat.

Am 1. März stellte sich auf dem Flugfelde von Avoird bei Vionz die mit der Untersuchung des französischen Militärflugwesens betraute parlamentarische Kommission ein, um das vorhandene Material in Augenschein zu nehmen. Nach der Besichtigung der Schuppen und der Apparate durch die Kommission erhoben sich mehrere der Fliegeroffiziere in die Luft. Der Leutnant der Kolonialinfanterie Porteau, der einen Eindecker steuerte, stürzte hierbei nach kurzem Fluge aus 25 m Höhe ab und fand auf der Stelle den Tod.

Am 5. März führte der englische Flieger Geoffrey auf der Salisbury Plain einer rumänischen Kommission einen Bristol-Eindecker vor. Er stürzte ab und zerschmetterte sich.

LA REVUE DE L'AVIATION

PUBLICATION MENSUELLE ILLUSTRÉE

4^e ANNEE.

Paraissant le 1^{er} de chaque mois.

4^e ANNEE

Le Numéro 75 centimes. **ABONNEMENTS:** FRANCE, un An 6 francs; ETRANGER, un An 8 francs.

DIRECTION-RÉDACTION: 8, Rue de la Grange-Batelière, PARIS.

TÉLÉPHONE: 318-42.

Niederösterreichische Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

- | | |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I. Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt: | Versicherungen in ganz Zisleithanien auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erlöbungs-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung); vorteilhafteste Altersinvaliditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse; |
| II. Brandschaden-Versicherungsanstalt: | Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten; |
| III. Hagel-Versicherungsanstalt: | versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen; |
| IV. Vieh-Versicherungsanstalt: | versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer an ihrem in Niederösterreich eingestellten Rindvieh, beziehungsweise Pferdebestände erleiden sollten; |
| V. Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt: | Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschaden-Versicherungen. |

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE“ geboten.

Sitz der Anstalten: WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, belieben ihre Adresse bekanntzugeben.

ÖSTERREICHISCHER LUFTSCHIFFER-VERBAND

(Offizielle Mitteilungen.)

Österreichischer Luftschiffertag.

Der Österreichische Luftschiffer-Verband hielt Samstag den 8. März unter dem Vorsitze des Präsidenten Constantin Freiherrn von Economo im Hotel Metropole in Wien den dritten österrösterreichischen Luftschiffertag ab.

Vertreten waren die Verbandsvereine: k. k. Österreichischer Aero-Klub, Wien (Vizepräsident Alfred von Strasser, Kommerzialrat Kamillo Castiglioni, Hauptmann Adolf Engel, Dr. Ednard Eththoven, Hauptmann Wilhelm Hoffer, Rudolf Habel, Ministerialsekretär Dr. Otto Ritter von Komorzynski, Dr. Hermann Schröter, Ingenieur Ernst Mäler, Josef Polacek, Kommerzialrat Robert Siercke, Herbert Silberer, Generalsekretär Hauptmann Franz Freiherr von Berlepsch), k. k. Österreichischer Automobil-Klub, Wien (Gemeinderat Ludwig Lohner, Major Haas Ritter Umlauf von Frankwell), k. k. Österreichischer Flugtechnischer Verein, Wien (Präsident Generaldirektor Alexander Cassinone, Vizepräsident Hauptmann Franz Hinterstoiser, Gustav Bader, Professor Richard Kneller, Professor Leopold Schmidt, Oberingenieur Wilhelm Strumann, Hauptmann Friedrich Tanber, Generalsekretär Oberst Wilhelm Suchomel), Österreichischer Flugport-Klub, Wien (Vizepräsident Rechnungsrevident Rupert Pfanner), Deutscher Luftfahrt-Verein in Böhmen, Teplice-Schönbau (Oberstleutnant Hermann Hoernes), Flugtechnischer Verein in Mähren, Brünn (Dr. Stephan von Herber-Rohow), Flugtechnischer Verein in Schlesien (Major Franz Hinterstoiser), Oberösterreichischer Verein für Luftschiffahrt, Linz (Hauptmann Theodor Malina), Verein für Luftschiffahrt in Tirol, Innsbruck (kaiserlicher Rat Fritz Heigl, Primarius Dr. Hans Lorenz), G. Kammerer und Dr. Karl Peuckert als Zuhörer.

Der Präsident eröffnet um 1/4 4 Uhr den Luftschiffertag. Die zahlreiche Beteiligung beweise, wie fest der Wille in ganz Österreich sei, an den gemeinsamen Aufgaben mitzuarbeiten und welchen wichtigen Schritt die Gründung des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes bedeutet habe. Im Namen des Verbandes drückt der Präsident dem Flugtechnischen Verein in Mähren das Beileid zu dem Ableben seines Präsidenten Rudolf M. Rohrer aus und zollt der Taikraft, Hingebung und persönlichen Liebenswürdigkeit des Verstorbenen die wärmste Anerkennung. Der Präsident gedenkt ferner der anderen Toten des Berichtsjahres, die das österreichische Luftschifferwesen zu bekämpfen hat: der Piloten Buchstatter, Oberleutnant von Petrovic und Oberleutnant Nittner, des Förderers der Aviatik Ritter von Lieben und des Altmeisters Wilhelm Kress. Die Versammlung erhebt sich von den Sitzen.

Zur Stimmenfeststellung bemerkt der Präsident, daß trotz wiederholten Ersuchens nur von wenigen Vereinen die nötigen Daten eingelangt sind. Die Vereine, von denen keine Angaben vorlagen, wurden daher mit der vorigjährigen Stimmenanzahl eintragen.

Es haben: der k. k. Österreichische Aero-Klub 18 Stimmen, der k. k. Österreichische Automobil-Klub 15, der k. k. Österreichische Flugtechnische Verein 20, der Österreichische Flugport-Klub eine, der Deutsche Luftfahrt-Verein in Böhmen für 159 Mitglieder 1 1/2 Stimmen, die auf zwei Stimmen abgerundet werden, der Flugtechnische Verein in Mähren und in Schlesien je eine Stimme, der Flugtechnische Verein in Steiermark zwei Stimmen (nicht vertreten), der Oberösterreichische Verein für Luftschiffahrt vier, der Verein für Luftschiffahrt in Tirol, der einen großen Zuwachs an Mitgliedern und an Sporteinnahmen zu verzeichnen hatte, 6 1/2 Stimmen, auf sieben abgerundet, die Sektion des kaiserlichen Automobill-Klubs (nicht vertreten) eine Stimme. Vom Verein »Aviata« in Lemberg wird angenommen, daß er sich aufgelöst hat, da alle Zuschriften an ihm zurückgekommen sind. Die Zahl der Stimmen beträgt demnach 70.

Hierauf gibt der Präsident einen Überblick über die Tätigkeit des Verbandes und seines ausführenden Organs, der Österreichischen Aéronautischen Kommission. Er führt aus:

Die Österreichische Aéronautische Kommission hatte reichliches Arbeitsmaterial zu bewältigen; sie hielt zu diesem Zwecke neun Sitzungen ab. Eine Neuerung war, daß der Luftschiffer-Verband in der Person des Herrn Rechnungsrevidenten Rupert Pfanner einen eigenen Kassier wählte; bis dahin hatte der k. k. Österreichische Aero-Klub die Kasse der Kommission und des Verbandes im übertragenen Wirkungskreise verwaltet.

Der Österreichische Luftschiffer-Verband hat sich sportlich, administrativ und wissenschaftlich sehr stark betätigt, und zwar sowohl national als auch international. Am 24. April 1912 fand ein außerordentlicher Luftschiffertag, dessen Vorsitz der Vizepräsident des k. k. Österreichischen Aero-Klubs Herr Alfred von Strasser führte, zu dem Zwecke statt, die Delegationen zu energischer Förderung der Luftschiffahrt zu veranlassen. Das Eingreifen des Verbandes, das der Delegierte Abgeordneter Dr. von Langenhan unterstützte, hatte in der Tat zur Folge, daß das Interesse für den Gegenstand geweckt wurde, was sich in dem Besuche zahlreicher Delegierter auf dem Wiener-Neustädter Flugfeld äußerte, und daß seither die Luftschiffahrt etwas mehr Unterstützung in öffentlichen Kreisen findet.

Der Österreichische Luftschiffer-Verband beteiligte sich an der Sitzung, die von der juristischen Kommission der Fédération Aéronautique Internationale vom 17. bis 20. Mai in Brüssel abgehalten wurde. Die österreichischen Delegierten Dr. Emil Edler von Hofmannsthal und Ministerialsekretär Dr. Otto Ritter von Komorzynski legten der Kommission ein Exposé vor, das die Leitsätze eines künftigen Luftverkehrsrechtes enthielt, gegliedert nach den Gesichtspunkten des Völkerrechtes, des Strafrechtes, des Verwaltungsrechtes und des Zivilrechtes. Vom 28. Mai bis 1. Juni fand in Wien die Konferenz der internationalen Kommission für wissenschaftliche Luftschiffahrt statt, am 17. und 18. Juni tagte hier die kartographische Kommission der F.A.I., die den wichtigen Beschluß ergab, daß für die Luftschiffarten aller Länder einheitlich der Maßstab 1:200.000 festgelegt wurde und in der noch einige andere, seinerzeit in der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« mitgeteilte Grundsätze aufgestellt wurden. Am 20. und 21. Juni hielt die Fédération Aéronautique Internationale in Wien unter dem Vorsitze ihres Präsidenten Prinzen Roland Bonaparte ihre Konferenz ab. Diese faßte überaus wichtige Beschlüsse, so daß Österreich als das Land erscheint, in dem die bedeutungsvollsten aller Versammlungen der internationalen Luftschiffervereinigungen stattfanden. Österreich war bei dieser Konferenz mit neun Stimmen vertreten; auch zahlreiche Vertreter der Kronlandvereine wohnten der Sitzung bei.

Als Berichterstatter fungierte ein Österreicher, kaiserlicher Rat Josef Fleisch. Allgemeine Bewunderung fand die von Dr. Peuckert und Kammerer auch dem photographischen Verfahren des Österreichers Hauptmann Scheimpflug aufgenommene Karte von Niederösterreich. Hinsichtlich des Luftverkehrsrechtes nahm die Fédération die Vorschläge der Brüsseler Konferenz an, die zum Teile auf den Entwürfen der beiden österreichischen Delegierten bei jener Beratung beruhten. Großen Beifall fand auch eine vom k. k. Österreichischen Aero-Klub überreichte Abhandlung über Luftschiffahrtrecht, worin zwei österreichische Universitätsprofessoren, Dr. Hans Sperl und Dr. Alexander Freiherr von Hold, in kurzen Umrissen die Grundlage alles dessen feststellten, was für die Zukunft auf diesem Gebiete nötig sein wird. In den letzten Tagen haben sich zwei ausländische diplomatische Vertreter in Wien an den k. k. Österreichischen Aero-Klub um Exemplare dieses Entwurfes gewendet. Österreich erfährt bei dieser Zusammenkunft der Fédération die An-

erkenntnis seiner Verdienste auf aeronautischem Gebiete, sowohl den Vereinen als auch den österreichischen Piloten, Erfindern, Konstrukteuren und Industriellen wurde das vollste Lob zu teil. Die Fédération räumte dem k. k. Österreichischen Aero-Klub eine Vizepräsidentenstelle in ihrem Ausschusse ein und wählte Baron Ecomomo zum Vizepräsidenten.

An der Ersten internationalen Flugausstellung in Wien, die, vom k. k. Österreichischen Flugschiffverein veranstaltet, am 18. Mai eröffnet wurde, beteiligten sich die Vereine des ganzen Österreichischen Luftschifferverbandes. Ansehen erregten die schönen Diagramme des Oberösterreichischen Vereines für Luftschiffahrt, besonders die der zahlreichen Fahrten Sr. kaiserlichen Hoheit des Herrn Erzherzogs Josef Ferdinand. Sehr erfreulich war die reichliche Beschickung durch das Ausland; Frankreich, das sich sonst in letzter Zeit von allen derartigen ausländischen Veranstaltungen zurückgezogen hatte, war sowohl auf der Wiener Ausstellung als auch dann beim Meeting in Aspern glänzend vertreten.

Auf sportlichem Gebiete zeigte die Flugwoche in Innsbruck, daß auch in den Kronländern reges Interesse für das Fliegen herrscht. Der Flug Berlin—Wien, den der k. k. Österreichische Aero-Klub und der Reichsflugverein in Berlin veranstalteten, wurde von den Flugschiffvereinen in Mähren und in Schlesien organisatorisch unterstützt und gestaltete sich damit so recht zu einem Unternehmen des Österreichischen Luftschifferverbandes. Die Flugwoche in Aspern erbrachte stolze Erfolge der österreichischen Industrie und der österreichischen Piloten, und sie trug die Begeisterung für die Fliegekunst in die breitesten Schichten der Bevölkerung. Das Offiziers-Schiffen, das im Herbst in Wiener Neustadt unter der Leitung des Herrn Oberleutnants Uzelac abgehalten wurde, bestätigte die Güte der österreichischen Apparate und die Tüchtigkeit der österreichischen Piloten. Im Kugelballonsport herrschte gleichfalls lebhaftes Interesse. Die Vereine in Linz, Innsbruck, Böhmen und Wien hatten zahlreiche Fahrten zu verzeichnen, darunter der Tiroler Verein eine Reihe prächtiger Alpenüberquerungen. An der Gordon Bennett-Wettfahrt der Kugelballons nahmen drei österreichische Führer teil, nämlich die Herren Ingenieur Lehnert vom Deutschen Luftfahrtverein in Böhmen, Hauptmann Mansbarth und von Sigmund vom k. k. Österreichischen Aero-Klub; Ingenieur Lehnert erreichte dabei, wie nach einer vor kurzem erfolgten Überprüfung der Ergebnisse endgültig festgestellt wurde, den vierten Platz. Von Wien aus fanden unter andern Ziel- und Fuchsfahrten statt, an denen sich alle Vereine des Luftschifferverbandes beteiligten konnten. Ihre kaiserlichen Hoheiten die Herren Erzherzog Josef Ferdinand, Heinrich Ferdinand und Peter Ferdinand nahmen daran teil. Es wäre gut, wenn auch die Kronlandsvereine solche Fahrten veranstalteten.

Österreich ist also auf keinem Gebiete der Luftschiffahrt zurückgeblieben. Ein Zeichen dessen bildet auch die wachsende Anzahl der Piloten: Österreich zählt 102 aviatische, 24 Lenkballon- und 85 Kugelballonführer.

Der Präsident schließt seine Ausführungen mit dem Wunsche »Glück und Gut Lande!« für das neue sportliche Jahr des Österreichischen Luftschifferverbandes. Die Rede wird mit lang andauerndem Beifall aufgenommen und der Tätigkeitsbericht ohne Einwendung genehmigt.

Kassier Rechnungsrevisor Rupert Pfanner erstattet den Gebarungsbericht, erklärt die Finanzlage des Verbandes als sehr günstig, da sich der Saldo von 2700 K im Jahre 1912 auf über 4000 K erhöht hat, und hebt die musterhafte Führung der Kasse durch das Sekretariat hervor.

Das Absolutorium wird einstimmig erteilt.

Die Höhe der Beiträge bleibt so wie bisher.

Über die Aktion zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte gibt der Präsident eine Darlegung des Entwicklungsganges. Die Luftschiffervereine befähigen sich bereits mit dem Gedanken dieser Aktion, ehe sie von anderer Seite eingeleitet wurde, nur absichtlich sei damit erst später hervorgehoben, daß die Vorbereitungen für die großen Wiener Flugveranstaltungen im Zuge

waren. Es sei im Interesse der guten Sache nur annehmend, daß auch andere Korporationen sich damit befaßten, weil dadurch weitere Kreise herangezogen werden konnten. Die Sammlung ergab bisher ungefähr eine Million Kronen. Es fehle aber noch an der Anteilnahme der ganzen Bevölkerung; die Kronlandsvereine des Österreichischen Luftschifferverbandes mögen sich daher in ihren Gebieten an die Spitze der Bewegung stellen. Sie würden dabei von den Behörden in jeder Weise unterstützt werden, es sei alles vorgekehrt, daß jeder Keim die sorgsamste Pflege finde. Der Präsident ersucht schließlich die Herren Delegierten der Kronlandsvereine, sich darüber zu äußern, wie weit die Sache in ihren Ländern vorgeritten sei.

Herr Hauptmann Malia berichtet, daß sich der Oberösterreichische Verein für Luftschiffahrt schon im Frühjahr mit dem Gegenstand beschäftigt, dann, als sich in Wien das Zentralkomitee bildete, auf Einladung der oberösterreichischen Statthalterei durch seinen Präsidenten Grafen Hermann Attems sofort Vorschläge erstattete; die Aktion habe bisher unter einer gewissen Zersplitterung gelitten, doch dürste sie jetzt, wo Sr. kaiserliche Hoheit Herr Erzherzog Josef Ferdinand sich in Linz an ihre Spitze zu stellen gedanke, erfolgreich verlaufen.

Herr Oberleutnant Hoernes teilt mit, daß der Deutsche Luftfahrt-Verein in Böhmen trotz der ungünstigen wirtschaftlichen Lage, die dort jetzt herrschte, mit seinen Bemühungen schönen Erfolg gehabt und in verhältnismäßig kurzer Zeit 70.000 K aufgebracht habe.

Herr Dr. von Herber erklärt, daß in Mähren die Gründung eines Komitees in Aussicht genommen ist, worin sich der Flugschiffverein in Mähren einen gewissen Einfluß gesichert hat; er fragt an, ob es, bei voller Wahrung der militärischen Interessen, nicht möglich wäre, daß wenigstens ein Teil der in einem Lande aufgeführten Mittel dort Verwendung finde, etwa durch Ausübung der militärischen Aviatik in der betreffenden Landeshauptstadt.

Kaiserlicher Rat Fritz Heigl verweist darauf, daß der Verein für Luftschiffahrt in Tirol einige Flugtage arrangierte, die, obwohl die Beistellung von Militär erst in später Stunde erfolgte, mit dem hübschen Ertragnis von über 7000 K abschlossen. In Innsbruck seien von den Banken Sammelstellen errichtet worden, doch sei der Erfolg erst von organisiertem persönlichen Eingreifen zu erwarten. Jedenfalls werde sich der Tiroler Verein bemühen, das Ergebnis auf eine des Landes würdige Höhe zu bringen.

Der Präsident bemerkt, daß die Kronlandsvereine auf die Berücksichtigung spezieller Wünsche durch das Kriegsministerium jedenfalls nur so eher rechnen können dürften, je mehr sie sich als Führer der Aktion in ihren Gebieten erweisen, und empfiehlt, möglichst rasch die Bildung der Länderkomitees in die Hand zu nehmen. Das Zentralkomitee werde die Bewegung in den Kronländern durch Aufrufe, die von den Länderkomitees zu unterzeichnen wären, durch Vertrieb von Medaillen, Ansichtskarten und vielleicht auch Postwertzeichen unterstützen.

An eine Anfrage des Herrn Majors Hinterstoisner, ob nicht der Luftschifferverband die Aktion selbständig durchführen könnte, legt Herr Generaldirektor Cassinone dar, daß durch den Ausschuß des Verbandes an das Zentralkomitee ein einheitliches Vorgehen ermöglicht wurde. Diese Verbrüderung solle die Bewegung auf die ganze Nation übertragen. Der Verband habe es unternommen, durch Aussprache im Kriegsministerium die Sache ins richtige Geleise zu bringen. Er sei sowohl im Zentralkomitee als auch in allen Ausschüssen vertreten. Die Schwierigkeiten, die sich bisher durch die politische Lage, die gleichzeitige Sammlung für die Truppen an der Grenze etc. ergaben, seien jetzt so ziemlich behoben, und da Seine kaiserliche Hoheit Herr Erzherzog Karl Franz Josef das Protektorat übernahm und seine Gemahlin Erzherzogin Zita sich an die Spitze des Damenkomitees stellte, werde jetzt die Propaganda weit wirksamer als bisher betrieben werden können. Die erste Million sei gewissermaßen im stillen gesammelt worden, nun werde es hoffentlich möglich sein, wenigstens auf drei Millionen.

zu kommen. Durch das Eingreifen des Luftschiffer-Verbandes sei die Aktion großartig gestaltet worden.

Der Präsident schließt sich diesen Ausführungen mit dem Wunsche an, daß der Erfolg der Aktion, deren Keim der Luftschiffer-Verband gelegt habe, zum Wohle des Vaterlandes und der Luftschiffahrt der beste sein möge.

Herr Hauptmann Engel hält die Benennung der militärischen Flugmaschinen nach den einzelnen Städten für ein Mittel, dem Lokalpatriotismus entgegenzukommen.

Herr Generaldirektor Cassinone berichtet, daß ein vom Kaiser einsetzendes Kuratorium über die Verwendung der Gelder zu bestimmen haben wird. Es sei durchaus nicht ausgeschlossen, daß, wie in Deutschland, speziellen Wünschen der Länder oder einzelner hervorragender Spender Rechnung getragen werde.

Über die Verordnung des k. k. Ministeriums des Innern, betreffend die Verbotszonen für Luftfahrzeuge, liegt eine gemeinsame Interpellation des Deutschen Luftfahrt-Vereines in Böhmen und des Vereines für Luftschiffahrt in Tirol vor, die sich durch die Verbotszonen in ihren Bestrebungen besonders behindert sehen.

Der Präsident führt zur Illustration an, daß auch bereits ein Wiener Ballonführer, der wenige Kilometer von Wien landete, gestört wurde, sich bei der weit entfernten Bezirkshauptmannschaft zu verantworten. Der k. k. Österreichische Aero-Klub habe schon Schritte beim Ministerium unternommen, um zu erwirken, daß die Bestimmung, wonach Luftfahrzeuge mit militärischer Verwendung der Verordnung nicht unterworfen sind, auf alle Fahrzeuge des Luftschiffer-Verbandes ausgedehnt werde, da diese nach den Statuten der Vereine im Bedarfsfälle der Heeresverwaltung zur Verfügung stünden. Auch schlug der Klub die Einführung von Passierscheinen mit Beglaubigung durch die Militärbehörde vor. Im Kriegsministerium erkenne man an, daß mindestens bei Kugelballons die Verordnung nicht in voller Strenge zu handhaben sei, doch sei bisher noch keine offizielle Entscheidung erfolgt.

Die Herren Oberstleutnant Hoernes und kaiserlicher Rat Heigl legen die in der Eingabe der Vereine in Böhmen und in Tirol geltend gemachten Gesichtspunkte dar und es wird auf ihren Antrag einstimmig beschlossen, daß eine Deputation von drei Herren diese Eingabe im Kriegsministerium überreichen und begründen möge.

Vom k. k. Österreichischen Flugtechnischen Verein liegt eine Reihe von Anträgen vor.

Zum Antrag, es möge verhindert werden, daß durch unfachmännische Berichte über aeronautische Fahrten und insbesondere über Unfälle das Urteil getrübt werde, erstattet Herr Major Hinterstoisser als Referent die Durchführungsvorschläge, daß Veröffentlichungen über solche Fälle nur durch die Präsidien der Vereine erfolgen, beim Eintritt eines Unglücks die Ursachen möglichst rasch von offizieller Stelle erforscht und dann der Presse bekanntgegeben werden sollen.

Hierzu bemerkt der Präsident, daß der k. k. Österreichische Aero-Klub bereits beschlossen hat, jeden neuen Führer durch Revers zu verpflichten, seine Publikationen vorher dem Klub vorzulegen.

Hinsichtlich dieses Punktes sowie der Organisation des Rettungswesens erhält der k. k. Österreichische Flugtechnische Verein die Vollmacht, diese Fragen bei dem in Wien im September 1913 stattfindenden Kongreß für Rettungswesen zu vertreten.

Ein weiterer Antrag des k. k. Österreichischen Flugtechnischen Vereines, den Herr Oberst Suchomel erläutert, geht dahin, nach dem Muster der deutschen Reichs-Fliegerstiftung eine Art Ehrenversicherung für verunglückte Aeronauten ins Leben zu rufen, durch die in Todesfällen den Hinterbliebenen, bei sonstigen schweren Verunglückungen dem Betroffenen eine erste Unterstützung zu teil werden solle. Als Höchstbetrag wird für den ersten Fall 1000 K., für den zweiten Fall 1600 K. in Aussicht genommen. Auch zur weiteren Verfolgung dieses Antrages wird der k. k. Österreichische Flugtechnische Verein ermächtigt, wobei der Präsident

den Rat gibt, an die Österreichische Aeronautische Kommission heranzutreten, daß sie durch Abzüge von den Preisen, Zuschlägen zu den Diplomaten und durch Einhebung von Gebühren bei den Flugfeldgesellschaften die Schaffung des Prämiensfonds unterstützen möge.

Herr Oberstleutnant Hoernes erklärt, unter den verstorbenen Pionieren der Luftschiffahrt seien zwei Männer, deren Verdienste auch der gründlichsten Prüfung standhalten, aber bisher noch viel zu wenig gewürdigt wurden. Oberingenieur Friedrich Ritter von Loessl, einer der wirklichen Gründer der Fachgruppe für Flugtechnik des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines, langjähriger Präsident des gewesenen Flugtechnischen Vereines, habe für seine ihrerzeit bahnbrechenden Versuche auf dem Gebiete des Luftwiderstandes mehr als 30.000 K. geopfert. Der Kapitän zur See langer Fahrt Hauptmann Theodor Scheimpfing sei bei seinen in der ganzen Welt bahnbrechenden Versuchen auf dem Gebiete der Aerophotogrammetrie zu seinen Lebzeiten nicht entsprechend gefördert worden, jetzt aber solle nach seinem System die erste aerophotogrammetrische Luftkarte von Niederösterreich in Auftrag genommen werden. Er habe aus seinem Vermögen etwa 40.000 K. an seine Versuche gewendet. Oberstleutnant Hoernes beantragt, den beiden Männern an den Stätten ihres Wirkens Motivtafeln zu errichten, Ritter von Loessl an der Villa Gentiana in Aussee, Hauptmann Scheimpfing an seinem Hause in der Sternwartestraße in Wien. Ferner stellt Herr Oberstleutnant Hoernes den Antrag, die Stelle des Tollnerbacher Reservoirs, wo Wilhelm Kress seinen Apparat baute und lancierte, mit einer Gedenktafel oder einem Gedenkstein zu zieren, da dort der erste große Flugapparat in Österreich zusammengestellt und damit der Welt gezeigt worden sei, daß man sich in Österreich schon zu einer Zeit mit dem Problem des Fliegens befaßte, als die große Masse diesen Bestrebungen noch sehr skeptisch gegenüberstand.

Die Anträge werden mit lebhafter Zustimmung angenommen. Herr Hauptmann Malina empfiehlt, die Mittel des Verbandes herauszugeben. Herr Kommerzialrat Castiglioni erklärt im Namen der Motorflugschiff-Gesellschaft, zur Errichtung des Erinnerungsscheitens für Kress 500 K. beizutragen. Herr Gemeinderat Lohner schließt sich mit demselben Betrage an. Herr Oberst Suchomel berichtet im Zusammenhange damit, daß der k. k. Österreichische Flugtechnische Verein bereits die Errichtung eines Grabdenkmals für Kress in Erwägung gezogen habe. Herr Generaldirektor Cassinone heißt im Namen des Flugtechnischen Vereines die Anträge willkommen.

Der Antrag des Herrn Oberstleutnants Hoernes, ein Komitee zu bilden, das sich mit der Errichtung dieser Erinnerungstafel oder eines Gedenksteines befassen solle, wird einstimmig angenommen und das Komitee aus den Herren Baron Ecomomo, Generaldirektor Cassinone, Kommerzialrat Castiglioni, Major Hinterstoisser, Oberstleutnant Hoernes, Gemeinderat Lohner, Rechnungs-revidenten Pfanner und Oberst Suchomel zusammengesetzt.

Auf einstimmigen Beschluß wird der Luftschiffer-Verband gemäß dem vorliegenden Antrage des Oberösterreichischen Vereines für Luftschiffahrt bei den Behörden um die Stiftung eines Staatspreises einzuwirken; der Oberösterreichische Verein wird ersucht, eine Proposition zu entwerfen.

Die Wahl eines Verbandsabzeichens, wozu ein Modell vorliegt, wird vertagt.

Der Verbandspreis für 1912 wird gemäß dem Antrage der Österreichischen Aeronautischen Kommission einstimmig dem Piloten Oberleutnant Eduard Nittner zuerkannt, insbesondere mit Rücksicht auf seinen schönen Flug über den Semmering; da Oberleutnant Nittner kurz vor der Verteilung des Preises tödlich verunglückt ist, wird der Präsident ermächtigt, diesen in entsprechender Form der Familie des Piloten zu übergeben.

Als Grundsatz für die Erteilung des Verbandspreises wird festgesetzt, daß dieser an keine bestimmte Leistung gebunden sei, sondern der Luftschiffahrt in freier Würdigung darüber entscheidet.

Zu Kassarevisoren wurden die Herren Oberstleutnant Hermann Hoernes und Kommerzialrat Robert Siercke, zu Ersatzmännern die Herren Gustav Bader und Hauptmann Wilhelm Hoffoy gewählt.

Die Vereinsgruppe wählt als ihre Delegierten in der Österreichischen Aeronautischen Kommission die Herren Dr. Stephan von Herber (Flugtechnischer Verein in Mähren), Oberstleutnant Hoernes (Deutscher Luftfahrt-Verein in Böhmen), Primarius Dr. Hans Lorenz (Verein für Luftschifffahrt in Tirol), Hauptmann Theodor Malina (Oberösterreichischer Verein für Luftschifffahrt); als Ersatzmann Herrn Rechnungsrevidenten Rupert Pfanzner (Österreichischer Flugsport-Klub).

Herr Oberstleutnant Hoernes macht aufmerksam, daß er und Herr Professor Richard Knoller von der Österreichischen Aeronautischen Kommission beauftragt wurden, sich mit dem Sprachausschuß des Deutschen Luftschiffer-Verbandes wegen eines gemeinsamen Vorgehens zur Einführung einheitlicher Bezeichnungen in Verbindung zu setzen. Der Entwurf des deutschen Ausschusses sei im Sekretariat des k. k. Österreichischen Aero-Klubs erhältlich und es empfehle sich, die vorgeschlagenen Ausdrücke möglichst einzubürgern.

Der Präsident schließt hierauf den Luftschiffertag.

Herr Alfred von Strasser ergreift das Wort, um dem Dankgefühl für den Präsidenten Ausdruck zu geben, für das, was er in unermüdlicher Arbeit geschaffen und in die Sache hineingetragen hat.

Diese Worte werden mit einer langandauernden herzlichen Kundgebung für den Präsidenten aufgenommen.

Österr. Aeronautische Kommission.

Die Österreichische Aeronautische Kommission hielt Mittwoch den 5. März unter dem Vorsitz des Präsidenten Constantin Freiherrn von Economo eine Sitzung ab. Anwesend waren die Herren Gemeinderat Ludwig Lohner und Major Hans Ritter Umlauf von Frankwell für den k. k. Österreichischen Automobil-Klub, Professor Richard Knoller für den k. k. Österreichischen Flugtechnischen Verein, Oberstleutnant Hermann Hoernes und Primarius Dozent Dr. Hans Lorenz für die Vereinsgruppe, Generalsekretär Hauptmann Freiherr von Berlepsch vom k. k. Österreichischen Aero-Klub und Oberst Wilhelm Suchomel vom k. k. Österreichischen Flugtechnischen Verein.

Der Präsident teilt mit, daß die von der Fédération Aéronautique Internationale vorgeschriebenen Lizenzen bisher nur von sehr wenigen der österreichischen Piloten eingeholt wurden, im Inlande von einem einzigen, die übrigen von österreichischen Fliegern in Frankreich und Italien. Die Piloten mögen sich vorsehen, um nicht eventuell auf Schwierigkeiten zu stoßen, da die Beteiligung an ausländischen Wettbewerben ohne Lizenz ausgeschlossen ist. Der Präsident ersucht, auch in den Kronlandsvereinen auf das Erfordernis der Lizenz aufmerksam zu machen.

Der übrige Teil der Sitzung gilt der Besprechung über die Tagesordnung des Luftschiffertages. Zum Punkte Tätigkeitsbericht bemerkt der Präsident, daß dieser wenig umfangreich ausfallen werde, da sich zwar innerhalb des Verbandes viel Arbeit ergeben, diese aber zumeist Wien und nicht das übrige Österreich betroffen habe.

Der Vorschlag wird im ganzen wie im vorigen Jahre gehalten, auch für die Verbandsbeiträge der Vereine schlägt die Aeronautische Kommission vor, sie in der bisherigen Höhe zu belassen.

Hinsichtlich der Luftflottenaktion wird beschlossen, auf dem Luftschiffertage den Kronlandsvereinen dringend das Eingreifen in dieser Sache zu empfehlen.

Das Referat über die Verbotszonen übernimmt Herr Oberstleutnant Hoernes für den Deutschen Luftfahrt-Verein in Böhmen und den Tiroler Verein für Luftschifffahrt.

Von den Anträgen des k. k. Österreichischen Flugtechnischen Vereines werden die Punkte »Errichtung einer technischen Prüfungsstelle für Flugzeuge« und »Verbandsorgan« zurückgezogen.

Herr Oberstleutnant Hoernes schlägt vor, jedem Verein, der sich auf aeronautischem Gebiete betätigt und mindestens 50 Mitglieder zählt, eine Stimme in der Kommission zu geben. Der Präsident ersucht, dies in eine Formel zu kleiden, die Gewähr bietet, daß die Bestimmung nur für solche Vereine gilt, die sich in der Luftschifffahrt praktisch — sportlich oder wissenschaftlich — betätigen.

Über den Verbandspreis wird die Kommission dem Luftschiffertage einen modifizierten Vorschlag erstatten.

Für das Verbandsabzeichen liegt ein von Herrn Marine-Oberingenieur Eyb beschafftes Modell vor. Es werden einige kleine Änderungen vorgeschlagen.

Für die Berechnung der Stimmen auf dem Luftschiffertage liegen noch nicht alle Daten vor.

Die Wiener Flugfeld-Gesellschaft will für Sonntagsflüge 2000 K an Preisen anschreiben. Die Kommission widmet diesen Betrag aus dem verfügbaren Rest der für Aspern bestimmten Preise vom vorigen Jahre.

Der Präsident bemerkt, daß zur Beratung über die Flugveranstaltungen des heurigen Jahres schon Sitzungen stattgefunden, aber wegen der durch die kriegerischen Ereignisse hervorgerufenen Lage bisher keine Entschlüsse getroffen wurden; jetzt werde in nächster Zeit wieder eine solche Beratung stattfinden.

Herr Oberstleutnant Hoernes hat sich mit dem Sprachausschuß des Deutschen Luftfahrer-Verbandes in Verbindung gesetzt, berichtet, daß dieser es mit Freuden begrüßt, die Österreichische Aeronautische Kommission mitwirken zu sehen, und legt das Verzeichnis der vom deutschen Luftfahrertage am 8. Oktober 1910 angenommenen Fachausdrücke vor, das der Allgemeine Deutsche Sprachverein in Berlin herausgegeben hat.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Couannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques.

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

The Airship and Aeronautical Engineer

Vorzügliches, monatlich erscheinendes Fachblatt,
herausgegeben von

„The Airship Newspaper Co.“

37, Essex Street, Strand, London W. C.

Abonnement jährlich 6 Shillings.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AERO-KLUB.

(Offizielle Mitteilungen.)

Der k. k. Österreichische Aero-Klub hielt Samstag den 8. März, im Anschlusse an den Österreichischen Luftschiffertag, im Hotel Metropole unter dem Vorsitz des Präsidenten Constantin Freiherrn von Economo und bei Anwesenheit von 39 Mitgliedern seine Generalversammlung ab.

Von der Vorlesung des Protokolls über die letzte Generalversammlung wird auf Antrag des Herrn Generaldirektors Cassinone abgesehen.

Der Präsident gibt unter Hinweis auf den ausführlichen Bericht in dem demnächst erscheinenden Jahrbuche des Klubs einen Überblick der wichtigsten Daten.

Der Klub hat im abgelaufenen Jahre eine sehr reiche Tätigkeit entfaltet, und zwar in sportlicher, administrativer und wissenschaftlicher Richtung sowie durch eine lebhaft propagandistische. Er gewann großen Zuwachs und zählt jetzt 355 ordentliche, 16 außerordentliche, insgesamt 371 Mitglieder. Die Anzahl der Fahrten ist von 63 auf 71 gestiegen. Der Klub beteiligte sich bei verschiedenen Anlässen im Auslande. Er veranstaltete eine Fuchs- und eine Zielfahrt; der Anschuß hat vor, im beginnenden Klubjahre noch mehr Fahrten anzuordnen, sowohl für Kugelballons als auch für Flugmaschinen. Die große Menge schöner Preise, die, wie aus dem Jahrbuche ersichtlich sein wird, zur Verfügung stehen, wird hoffentlich die Lust an Ballonfahrten und am Fliegen aufzuwecken. Die Zahl der Ballonführer ist auf 85 gestiegen, ferner sind zwölf Führerasspiranten in Vormerkung; an Lenkballonführerdiplomen hat der Klub bisher 24, an Pilotendiplomen 102 ausgeteilt. Der gesamte Gasverbrauch betrug rund 87.000 m³. Der neue Aufstiegsplatz, den der Klub in Leopoldsdorf erworben hat, bewährt sich vorzüglich, die Füllungen gehen sehr rasch vor sich. Herr Major Hinterstoisser hat sich in dankenswerter Weise insbesondere um diesen Platz bemüht. Von den angesetztsten Preisen gewann den Apollo-Preis Herr Dr. Eduard Ethofen zum dritten Male und damit endgültig; den Preis für die erste Kugelballonfahrt im Jahre 1912, und den für die letzte — von Herr Major Hinterstoisser gestiftet — ebenfalls Herr Dr. Ethofen; den Klubpreis Herr Maximilian Mautner; den Preis für die erste Fahrt im Jahre 1913 sicherte sich Herr Ingenieur Paul Kürt. Um den Victor Silberer-Preis für die weiteste Fahrt, die jedoch mindestens 500 km betragen muß, wurde im abgelaufenen Jahre nicht gestartet. Der Klub beteiligte sich durch zwei Mitglieder, die Herren Hauptmann Mannsbarth und Ed. C. von Sigmundt am Gordon Bennett-Wettfahren der Kugelballons. Die goldene Sportmedaille des Klubs wurde Sr. kaiserlichen Hoheit Herrn Erzherzog Josef Ferdinand angeboten und huldvollst angenommen; ferner erhielten diese Anzeichnung die Herren Hauptmann Wilhelm Höffory und für Weltrekords beim Asperner Flugmeeting Oberleutnant Philipp Ritter von Blaschke, Roland Garros und Charles Nieuport. Die Verdienstmedaille in Silber wurde dem Prinzen Roland Bonaparte und den Herren Bürgermeistern von Wien Dr. Josef Neumayer, Heinrich Hierhammer und Franz Hoss überreicht. Außerdem erhielten noch eine Reihe anderer verdienstvoller Persönlichkeiten, die im Jahrbuche aufgezählt erscheinen, Anzeichnungen des Klubs in Form von Medaillen.

Ein Programm für das beginnende Jahr konnte noch nicht entworfen werden, da die politische Lage bestimmte Entschlüsse verhindert. Vielleicht, bemerkt der Präsident, werde es gelingen, noch im Juni eine kleinere Flugwoche zu arrangieren und im Herbst dann eine größere Veranstaltung.

Der Bericht des Präsidenten wird mit großem Beifall zur Kenntnis genommen.

Herr Dr. Julius Steinschneider legt den Kassabericht vor, der eine sehr günstige Vermögenslage des Klubs nachweist. Mit Beziehung darauf bringt der Kassier den Dank des Klubs für die Tätigkeit des Präsidenten zum Ausdruck.

Herr Ministerialsekretär Dr. Otto Ritter von Komorzyński stellt als Revisor die tadellose Kassaführung fest, worauf unter dankender Anerkennung der Tätigkeit des Herrn Kassiers einstimmig das Absolutorium erteilt wird.

Sodann berichtet der Präsident über den Verlauf und die Ergebnisse des dritten ordentlichen Luftschiffertages. Das Andenken der verstorbenen österreichischen Luftschiffer und Förderer der Luftschiffahrt wird von der Versammlung durch Erheben von den Sitzen geehrt.

Herr Ingenieur Kürt teilt mit, daß er schon vor längerer Zeit aus eigenem Antriebe Schritte wegen eines Platzes für ein Erinnerungsschild an Kress unternommen und auch bereits Zusagen in finanzieller Hinsicht erhalten hat. Der Präsident ersucht Herrn Ingenieur Kürt, sich mit dem Komitee für die Erinnerungsschilder in Verbindung zu setzen.

Der Anschuß stellt wegen der gesteigerten Tätigkeit des Klubs den Antrag, die Statuten dahin zu ändern, daß das Präsidium aus dem Präsidenten und drei bis fünf Vizepräsidenten bestehe, welche Erweiterung der Anschuß bei Bedarf vornehmen könne.

Ferner beantragt der Anschuß, in Anbetracht der großartigen Unterstützung, die der Klub von militärischer Seite erfährt, die Bestimmung zu treffen, daß der jeweilige Kommandant der k. u. k. Luftschifferabteilung Sitz und Stimme im Anschusse habe.

Endlich liegt der Anschußantrag vor, daß bei der Entscheidung über die Aufnahme neuer Mitglieder durch den Anschuß die Aufnahme unterbleibt, wenn ein Fünftel der Stimmen dagegen ist.

Alle diese Anträge werden einstimmig angenommen. Die Statuten werden nun auf Grund der Änderungen, die in der vorjährigen und in der heutigen Generalversammlung erfolgten, neu in Druck gelegt.

Die Neuwahl, wobei die Herren Dr. Anton Schleiß und Hauptmann Wilhelm Höffory als Stimmzähler wirken, ergibt gemäß dem Vorschlag des Ausschusses die folgende Liste:

Präsidium:

Präsident: Constantin Freiherr von Economo; Vizepräsidenten: Major Franz Hinterstoisser, Alfred von Strasser, Generaldirektor Alexander Cassinone, Oberstleutnant Emil Uzelac.

Ausschuß:

Wiedergewählt die Herren: Josef Eduard Bierenz, Kommerzialrat Kamillo Castiglioni, Hauptmann Adolf Engel, Regierungsrat Dr. Oskar Fischl, kaiserlicher Rat Josef Fleisch, Staatsrat Dr. Arnold Hilderheimer, Hauptmann Wilhelm Höffory, Rudolf Hubel, Bob Manthner, Josef Polacek, Dr. Anton Schleiß, Dr. Hermann Ritter Schrötter, Kommerzialrat Robert Siercke, Herbert Silberer, Dr. Julius Steinschneider, Oberingenieur Wilhelm Stratzmann, Major Hans Ritter Umlauf von Frankwell.

Neugewählt die Herren: Primarius Dr. Hans Lorenz, Dr. Eduard Ethofen, Maximilian Mautner, Gustav Bader.

Als Kassarevisoren: die Herren E. Bader, Dr. Otto Ritter von Komorzyński-Osyczynski.

Als Revisorenstellvertreter: die Herren: N. Reichert, Primarius Dr. Hans Lorenz.

Das Jahresdiner.

An die Generalversammlung des k. k. Österreichischen Aero Klubs schloß sich wie alljährlich ein Diner, zu dem die Herren Delegierten auf dem Österreichischen Luftschiffertage gebeten waren. Das Festmahl fand in dem geräumigen Saale des Hotel Metropole statt; die große Flagge des Klubs mit dem Doppeladler auf weißem Felde und die Führerwimpel gaben dem eleganten Raum den dem Anlaß entsprechenden Schmuck.

Dem Diner wohnten Arbeitsminister a. D. Excellenz August Ritter von Ritt und die Herren Vizebürgermeister

Heinrich Hierhammer und Franz Hoss bei. Das Präsidium des k. k. Österreichischen Aero-Klubs, Präsident Constantin Baron Economo und die Vizepräsidenten Alfred von Strasser, Major Franz Hinterstoisser, Generaldirektor Alexandere Cassinone und Oberleutnant Uzelac, war vollzählig erschienen. Unter den Gästen befand sich auch eine Dame, die Plötin Fräulein Steinschneider. Ferner waren zugegen die Herren: Leutnant Adrario, Hauptmann Andrich, Dr. Moritz Ascher, Edgar Aub, Oberst Doktor Ansterlitz, Gustav Bader, Hauptmann Baron Berlepsch, Josef Eduard Bierenz, Dr. Oskar Breycha, Richard Bruckner, Dr. Konstantin Bucura, Professor A. Budau, Arnold Bukowicz, Kommerzialrat Camillo Castiglioni, Dozent Dr. Paul Cohn, Th. N. Dumba, Oberleutnant Elsner, Dr. Eduard Etthofen, Max Etthofen, Dr. Rudolf Fenz, Regierungsrat Dr. Oskar Fischl, Ingenieur C. C. Friese, Dr. Alfred Gernsheim, Ingenieur Rudolf Gridl, Leopold Graf Hardegg, Paul Hauser, kaiserlicher Rat Fritz Heigl, Direktor Franz Heissig, Oberleutnant Siegfried Heller, Dozent Dr. Viktor Hess, Hauptmann Wilhelm Hoffory, Dr. Georg Horowitz, Karl Illner, Rudolf Kann, Leutnant Johann von Kenyeres, Graf Khevenhüller, Leutnant-Rechnungsführer Kobli'z, Theodor Kövessy, Graf Alexander Kolowrat-Krakowsky, Ministerialsekretär Dr. Otto Ritter von Komorzynski, Ingenieur Paul Kürt, Leo Linder, Gemeinderat Ludwig Lohner, Oberleutnant Losonczy, Hauptmann Theodor Malina, Hauptmann Franz Mannsbart, Kommerzialrat R. O. Maass, Bob Maubner, Oberleutnant Mieczislaus Miller, Ingenieur Ernst Müller, Richard Neurath, Adolf Freiherr von Odokolek, Hans Friedrich von Orelli, Leutnant Perini, Dr. Hans Pernter, Dr. Karl Peucker, Baron Pfungen, Direktor Erwin Philipp, Ernst Freiherr von Pleuer-Roznowski, Josef Polacek, Leopold Freiherr von Popper, Direktor Ferdinand Porsche, Oberleutnant von Pronay, Graf Radetzky, Maximilian Rady-Maller, Norbert Reichert, Leutnant Rosenthal, Eduard Sacher, Direktor Rudolf Schimek, Leutnant Schindler, Dr. Anton Schlein, Professor Leopold Schmidt, Oberleutnant Schonowsky, Dr. Hermann Ritter von Schröter, Franz Seidl, Kommerzialrat Robert Siercke, Herbert Silberer, Dr. Julius Steinschneider, Max von Stutterheim, Oberst Wilhelm Suchomel, Major Hans Ritter Umlauf von Frankwell, Karl Urban, Dr. Artur Wagner, Adolf Warchalowski, Hofrat Dr. Friedrich Freiherr zu Weichs-Glon, Norbert Wechsler, Assistent E. R. Wolf, Architekt Hans Würzel, Dr. Karl Georg

Würzel, Oberingenieur Zoeller und mehrere Vertreter der Presse.

Der Präsident Freiherr von Economo brachte den ersten Trinkspruch auf das Wohl des erhabenen Förderers der Luftschiffahrt, Sr. Majestät des Kaisers aus. Die Kapelle intonierte die Volksymne, die stehend angehört wurde.

Hierauf begrüßte der Präsident die Gäste, speziell Exzellenz von Ritt, die Herren Vizebürgermeister und die Herren Delegierten beim Luftschiffertage. Er führte aus, daß die großen Wiener Flugveranstaltungen ganz unmöglich gewesen wären, wenn nicht die Stadt Wien unterstützend eingegriffen hätte, und sprach den beiden Herren Vertretern der Stadt den Dank aus. Der Redner fuhr dann fort: »Wir leben in einer der interessantesten Kulturperioden. Man könnte sie das Zeitalter der durch den Geist gebändigten Kraft nennen. Ein geistreicher französischer Schriftsteller hat gesagt: »Die Alten stellten Herkules als einen Riesen dar, der sich auf seine Kule lehnt; wir müßten ihn als ein Kind abbilden, das sich auf einen Hebel stützt.« — In diesem Sinne haben wir das Unternehmen der Titanen durchgeführt, die den Ossa auf den Pelion türmen wollten, um den Himmel zu stürmen; mit schwächeren, aber darum erstaunlicheren Mitteln haben wir das uralte Ziel der menschlichen Sehnsucht erreicht, mit Flügeln und Schrauben steigen wir in die erhabene Einsamkeit des Weltalls empor. Und in einer Zeit der allgemeinen Skepsis hat die Aviatik bewiesen, daß unser Geschlecht vielleicht mehr als irgend ein früheres Männer hervorbringt, die für eine große Idee Gut und Leben in die Schanze schlagen. Mit stolzer Genugtuung darf es uns erfüllen, daß unser Vaterland an dieser Entwicklung so regen Anteil genommen, sich einen Platz in der vordersten Reihe erobert hat. Unseren tapferen österreichischen Piloten, unseren Erfindern und unserer Industrie, den eifrigsten Förderern — kurz, der ganzen österreichischen Luftschiffahrt ein Lebehoch!«

Herr Generaldirektor Alexander Cassinone hob als Präsident des k. k. Österreichischen Flagtechnischen Vereins hervor, was Präsident Baron Economo für die gemeinsame Sache leistete. Unter seiner Führung könne die österreichische Luftschiffahrt ruhig in die Zukunft blicken.

Weitere Tischreden wurden nicht gehalten, die Teilnehmer an dem Diner blieben aber in animierter Stimmung bis gegen Mitternacht beisammen.

Photographische Verlagsgesellschaft m. b. H., Halle a. S. und Berlin.

Photographische Rundschau und Mitteilungen.

Reich illustrierte Halbmonatschrift für Freunde der Photographie.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Forscher, Fachmänner und Amateure
von PAUL HANNEKE, Prof. Dr. LUTHER und F. MATTHIES-MASUREN.

Jährlich 12 Gravüren und etwa 300 Kunstdrucktafeln.

ERSCHEINT zweimal monatlich.

PREIS vierteljährlich M. 3.—, unter Streifband M. 3.60, Ausland M. 4.50.

Das führende Organ für Kunst- und Liebhaberphotographie

veröffentlicht in vortrefflichen Reproduktionen die besten Werke
der künstlerischen Photographie des In- und Auslandes.

Abonnements durch alle Buch- und Photohandlungen, bei der Post und dem Verlag.

NOTIZEN.

IN SCHWEDEN sind für die Luftflottenspende bisher 600.000 K. gesammelt worden.

KARL MILLA, einer von der alten Garde der Wiener Flugtechniker, hat einen Schlaganfall erlitten und liegt jetzt, teilweise gelähmt, krank darnieder.

IN OBERSCHLEISHEIM bei München stürzte am 5. März bei einem militärischen Übungsflug Leutnant Wolfgang Bedenk aus 15 m Höhe ab und zog sich sehr schwere Verletzungen zu.

BEI ASNIÈRES stürzte am 25. Februar der 24-jährige Flieger Coning-Siedbrandt während eines Fluges mit einem Wasserflugzeug auf eine Wiese ab und erlitt lebensgefährliche Verletzungen.

PRINZ SIGISMUND von Preußen nahm vor kurzem an einer Fahrt des Luftschiffes »Hansa« teil, welche sich bis spät abends erstreckte; die Landung im Potsdamer Luftschiffhafen fand bei Mondschein statt.

IN ITALIEN hat die Sammlung für die Nationalfliegende einen Betrag von 3.800.000 Lire ergeben. Die Summe ist vor allem zur Anschaffung einer Anzahl Aeroplane und Lenkbalkons für die Armee bestimmt.

JACQUES SCHNEIDER hat, wie »New York Herald« meldet, von Nizza aus eine Reise mit dem Aviatiker Ernest Laurens im Wasserflugzeug unternommen. Die Fahrt soll womöglich his nach Rom führen.

IN ALDERSHOT erlitt am 27. Februar das englische Militärluftschiff »Beta« beim Landen Havarien. Es geriet in die Leitungsdrahte der Straßenbahn und stieß so heftig auf die Erde, daß die Gondel stark beschädigt wurde.

OBERLEUTNANT MACKENTHUN, einer der bestbekannten deutschen Fliegeroffiziere, ist um seine Übersetzung zur Reserve eingekommen, um in eine leitende Stellung bei der Fliegerabteilung der »A. E.-G.« einzutreten.

HERMANN HOLD stieg am 25. Februar um 1/2 5 Uhr nachmittags mit einem neuen Wasserflugzeug in Portofino auf, erklimmte eine Höhe von 1700 m und ging dann in schönem Gleitflug zwischen der Eakader auf Wasser herab.

DER ANTRIEB durch Luftschrauben kommt auch bei Gleitbooten in Verwendung; diese sind durch die Wasserflugszeuge nicht »umgebracht« worden. Ein bescheidener Konstrukteur von Gleitbooten scheint A. Ch. Roux zu sein, der in Nogent auf der Marne interessante Versuche veranstaltet.

IN DRESDEN wird in der Zeit vom 30. April bis 4. Mai der Königlich sächsische Verein für Luftfahrt größere Wettflüge veranstalten. Außerdem errichtet der Verein in den sächsischen Kreishauptmannschaften Dresden und Bautzen eine größere Anzahl von Flugstützpunkten mit Landungsplätzen und Schuppen für Flugzeuge.

DAS FELDPILOTENABZEICHEN ist folgenden Offizieren verliehen worden: dem Oberleutnant Uzelac, dem Major von Umlauf, dem Hauptmann von Petroczy, dem Oberleutnant Miller, Stohanzl, Eyb, von Blaschke, von Wilhelm, Ölsin, Holeka, von Riedlinger, Banfield, Kenese und den Leutenants Schünzel, Flassig, Venczel, Perinl und Schindler.

EXPLODIERT ist der am 22. Februar in der Nähe von Metz gelandete deutsche Freiballon »Mainz II«. Die Entzündung geschah gleich, als der Aerostat den Boden berührte, und führte durch eine elektrische Entladung hervorgerufen worden sei. Die Insassen der Gondel, drei Offiziere, blieben unverletzt, obgleich sie im Augenblick der Explosion noch im Korb waren.

EINE GROSSE FERNFAHRT vollführen gegenwärtig vier französische Militäräeroplane in Nordafrika. Der zurückgelegte Weg Biskra—Tunis—Biskra beträgt 1800 km. Die vier Piloten sind die Leutenants Reimhart, Cheutla und Joham und der Unteroffizier Hurard; jeder ist von einem Mechaniker begleitet. Die Hälfte des Weges wurde in Etappen bereits zurückgelegt.

KARL ILLNER ist am 3. März in Wiener-Neustadt zum erstenmal in einem Doppeldecker geflogen. Er benützte den neuen 80pferdigen Lohner-Pfeiffliker. Illner beherrschte den Apparat sofort und stieg auf 800 m auf. Er beschrieb enge Kurven und Spiralen und machte mehrere Landungsversuche im Gleitflug. Nach viertelstündigem Flug landete Illner glatt im Gleitflug.

FÜR DEN GORDON BENNETT-PREIS der Flugszene sind zehn Nennungen abgegeben worden: je drei von Frankreich und England, zwei von Amerika, je eine von Belgien und Italien. Für den Wettbewerb der Freiballons sind zu den schon berichtigten noch einige Nennungen dazugekommen; die vollständige Liste lautet: Amerika, Deutschland, Frankreich, Österreich, Schweiz je drei Ballons; Belgien, England, Italien je zwei Ballons.

ZWISCHEN CALAIS UND DOVER soll in Bälde ein Luftverkehr eingerichtet werden. Der Plan ist nicht neu. Eine Gesellschaft, die sich mit dem Betrieb befassen wollte, hat sich aufgelöst, weil sie zur Einsticht kam, daß das Unternehmen unrentabel wäre. Die neue Gesellschaft will aus den Verkehr über den Kanal La Manche nicht mit gewöhnlichen Aeroplanen, sondern mit Wasserflugzeugen durchführen. Die ersten Versuche stehen unmittelbar bevor.

DAS MILITÄRLUFTSCHIFF »L 1« in Johannisthal erlitt am 26. Februar eine Havarie. Das Luftschiff sollte nach einer Fahrt in die auf dem Flugplatz Johannisthal befindliche Luftschiffhalle gebracht werden. Dabei zogen wohl die zur Einholung kommandierten Mannschaften zu ungeschick an den Seilen, so daß der Luftkruzer mit großer Gewalt gegen das Hallentor geriet. Dabei wurde der vordere rechte Propeller erheblich beschädigt. Personen wurden nicht verletzt.

EIN WOHLTÄTIGKEITS-MEETING wurde am 23. Februar in Juvisy veranstaltet zu gunsten der Witwe des im vorigen Jahre verunglückten Fliegers André Frey. An dem Schaudienste nahmen 19 der besten Flieger Frankreichs, darunter Védriens, Bredjonec, Bielovucic, Legagneux teil. Von 2 Uhr ab trafen die Flieger von ihren Flugfeldern aus auf dem Luftwege in Juvisy ein und führten bis zum Abend vor einem außerordentlich zahlreich erschienenen Publikum sehr schöne Flüge aus.

VON TRIEST NACH ROM, über die See und über das Land, beabsichtigt der bekannte Triester Aviatiker Johann Widmer zu fliegen. Die zuständige politische Behörde hat jedoch im Sinne der Ministerialverordnung vom 20. Januar d. J., wonach die Stadt Triest samt Territorium und den unter die Staatshoheit gehörigen Gewässern zu den für nichtmilitärische Luftfahrzeuge verbotenen Zonen zählt, dem Flug untersagt. Widmer will nun den Flug nach Rom vom Lido bei Venedig aus unternehmen.

VON MÜNCHEN nach Kapfenberg flog am 5. März ein Freiballon. Es war der »Uranos«, bemant mit den Herren Hauptmann August Roser, Oberleutnants Gabler, Gerstner und Jägerhauer. Der Ballon stieg um 8 Uhr 20 Minuten früh in München auf, nahm den Weg über Salzburg und überflog in 2500 m Höhe die Alpen. Die Landung erfolgte um 1/2 3 Uhr nachmittags auf der zum Gaste Steinbohof gehörigen Wiese in Siebenbrunn bei Kapfenberg. Herr Konsul Böhrer und Gemahlin bereiteten den Luftschiffern einen freundlichen Empfang.

BEI BUDAPEST soll, wie man meldet, demnächst eine militär-äeronautische Anstalt entstehen. Diese soll Hangars für Flugfahrzeuge samt allen für eine derartige Station nötigen Nebengebäuden sowie auch eine große Ballonhalle umfassen. Vor einigen Tagen haben bereits zwischen Vertretern des Kriegsministeriums und dem Präsidenten des Ungarischen Aero-Klubs sowie Vertretern der ungarischen Aviatik Konferenzen hierüber stattgefunden, an die sich Verhandlungen mit den städtischen Behörden schlossen. Der Platz ist noch nicht definitiv gewählt.

SLAWOROSSOW, der bekannte russische Aviatiker, verließ am 26. Februar in dem italienischen Flugzeug System Caproni Mailand, um in Etappen nach Rom zu

fliegen. Er passierte die Apenninen beim Paß Giovi und überflog Genua. Von hier nahm er die Richtung über das Meer nach Portofo, passierte die Insel Palmara und ging zu einer kurzen Rast auf dem Flugfeld Campalido bei Pisa nieder. Die 280 km lange Strecke Mailand—Pisa legte er in 2 Stunden 50 Minuten zurück. Bei der Landung wurde der Aéroplan beschädigt. Über den Weiterflug ist noch nichts bekannt.

DER VIERLÄNDERFLUG Deutschland—Dänemark—Schweden—Norwegen findet in diesem Jahre nicht statt. Die Ursache liegt in Unstimmigkeiten der vorbereitenden Komitees, hervorgerufen durch schwer erfüllbare Wünsche Schwedens bezüglich der Streckenführung. Als der ganze Flug schon beinahe als gesichert angesehen wurde, zog sich die schwedische Aeronautische Gesellschaft vom Wettbewerb zurück. Daraufhin sah sich der Deutsche Luftfahrer-Verband veranlaßt, die Veranstaltung für das Jahr 1913 fallen zu lassen und sie auf das Jahr 1914 zu verschieben.

OVERLEUTNANT SMICKA legte am 6. März in Wiener-Neustadt vor dem Kommandanten des Flugmaschinenparks, Oberleutnant Miller, die Feldpilotenprüfung ab. Um 8 Uhr früh stieg Oberleutnant Smicka auf einem »Etrich« auf, flog nach Neunkirchen und retour, passierte am 8 Uhr 15 Minuten das Flugfeld und nahm dann über Baden seinen Kurs nach Fischamend, von wo er um 9 Uhr 4 Minuten zurückkehrte und glatt landete. Er hat die zirka 100 km lange Strecke in der Zeit von einer Stunde und vier Minuten zurückgelegt und eine Flughöhe von 1800 m erreicht.

EIN GEDENKSTEIN zur Erinnerung an Oberleutnant Nittner soll auf dem Semmering errichtet werden, den dieser kühne Aviatiker als erster überflogen hat. An der Spitze der Aktion zur Schaffung des Denkmals stehen die Luftschifferoffiziere. Spenden für den »Nittner-Stein« sind demnach an das Kommando der Luftschifferabteilung, Wien, X, Arsenal, zu richten. — Der Herausgeber unseres Blattes hat sich erboten, für den Denkstein einen geeigneten schönen Platz an der Reichsstraße und auf der Höhe des Semmeringstettls zu widmen. Es ist dies jedenfalls die passendste Örtlichkeit dafür.

AUS HALLE A. S. meldet man, daß zwischen der Luftfahrzeuggesellschaft Bitterfeld, die gegenwärtig für die englische Regierung einen Parseval-Kreuzer im Werte von 550.000 M. baut, und der englischen Regierung ein Vertrag abgeschlossen worden ist, demzufolge die Gesellschaft auch Zeichnungen für Parseval-Kreuzer zu liefern hat. England hat darnach das Recht, eine gewisse Zeit lang selbständig Parseval-Kreuzer zu bauen. Für jeden in England gebauten Kreuzer muß aber eine bestimmte Summe an die deutsche Gesellschaft gezahlt werden. Die deutsche Regierung hat den Vertrag genehmigt.

OVERLEUTNANT ELSNER erwarb in Wiener-Neustadt am 6. März sein Feldpilotenplomben. Er stieg um 1/4 Uhr mit einem Etrich-Apparat auf, machte mehrere Runden um das Flugfeld, flog um 3 Uhr 50 Minuten nach Fischamend, überflog die dortige Ballonhalle und nahm dann wieder den Kurs nach Wiener-Neustadt, wo er zunächst das Flugfeld überquerte, dann nach Neunkirchen flog, um schließlich um 5 Uhr 25 Minuten wieder auf dem Wiener Neustädter Flugfelde an einer Höhe von 800 m nach Absolvierung einiger Spiralen in einem prächtigen Gleitfluge glatt zu landen. Die höchste Höhe, die der Pilot erreichte, betrug 1800 m.

DER DEUTSCHE KAISER besuchte am 1. März die Marinestation in Wilhelmshaven. Dort standen die zwei Albatros-Doppeldecker »D 3« mit Kapitänleutnant Schröder und »D 5« mit Oberleutnant z. S. Langfeld als Piloten bereit. Unter Leitung des Korvettenkapitäns Gygas begannen die Übungen, die eine halbe Stunde dauerten. Die beiden Flugzeuge gingen zu Wasser, erhoben sich in die Luft, ließen sich im Fluge auf die Wasserfläche nieder, auf der sie zuerst schwebten, um darauf im Wasser zu fahren, und landeten sodann. Nach 5 Uhr kehrte der Kaiser an Bord des »Kaisers« zurück. Tausende Personen

wohnten dem neuartigen Schauspiel an den Ufern des Jadebusens bei.

DRAHTLOS wechselten am 24. Februar zwei deutsche Luftkreuzer Depeschen. Um 2 Uhr nachmittags stieg das Marineluftschiff in Johannisthal unter Führung des Kapitänleutnants Haune und des Oberingenieurs Busch zu einer Übungsfahrt über Berlin auf. Fast zur gleichen Zeit erhob sich vom Potsdamer Luftschiffhafen das Passagierluftschiff »Hansa« zu einer Kreuzfahrt über die Umgebung von Potsdam. Zwischen beiden Luftschiffen fand ein Austausch von Funkentelegrammen statt, ebenso »funkten« Marineluftschiff und »Hansa« mit der Johannisthal Station. — Einer späteren Nachricht zufolge soll der Funkspruch zwischen den zwei Luftschiffen nicht gelungen sein.

IN GRAZ soll ein Militär-Flugplatz errichtet werden, und zwar ist als Flugfeld der Thalerhof auszuweisen, der nicht allzu weit von Graz entfernt liegt. Dortselbst befindet sich eine ziemlich große, vollkommen ebene Fläche, die schon seinerzeit vom Grazer Flugtechnischen Verein zu Flugversuchen in Aussicht genommen war. Vorläufig sollen dort sechs militär-äranische Hangars aufgestellt werden, die bereits in Auftrag gegeben sind. Zur Durchführung der Bauarbeiten wird eine Abteilung Pioniere aus Pettau herangezogen. Die Arbeiten werden im Laufe des Monats Mai beendet sein, worauf alsbald die Eröffnung des Flugfeldes erfolgen wird. — Neuestens wird gemeldet, daß die Heeresverwaltung den Thalerhof bereits gekauft hat.

IN SERBIEN wurde eine Verordnung erlassen, wonach fremden Luftschiffern und Aviatikern der Aufenthalt über dem serbischen Territorium untersagt ist. Die Verordnung ist am 13. März in Kraft getreten und soll sich auch auf Friedenszeiten beziehen. Die Polizeibehörden werden verpflichtet, im Betretungsfalle von Flugzeugen alle Mittel zur Einholung solcher Apparate anzuwenden und hierzu die Hilfe der Militärbehörden in Anspruch zu nehmen. Die Führer solcher Apparate werden den Bestimmungen des Gesetzes über Spionage unterworfen. Für die Benützung privater Flugapparate kann nur im Frieden unter besonders festgesetzten Bedingungen vom Ministerium des Innern eine Erlaubnis erteilt werden.

DIE »HANSA« unternahm nach längerer, durch den strengen Winter gebotenen Pause am 25. Februar wieder die erste größere Reise. Die kleinen Passagierfahrten zwischen Potsdam und Berlin haben freilich auch zur Winterzeit stattgefunden, diesmal aber wurde eine Fernfahrt angetreten, und zwar nach Leipzig. Bei prächtigem Wetter segelte die »Hansa«, die außer der Mannschaft sieben Passagiere trug, unter der Führung des Ingenieurs Dörr um 1/2 3 Uhr von Potsdam ab. Sie hielt trotz mancher Böen leicht ein Tempo von 50 km pro Stunde ein und war um 4 Uhr in Leipzig. Sie ließ sich dort nicht nieder, denn der Luftschiffhafen dasselbst ist noch nicht fertig. Der Führer wandte das Luftschiff bald zur Rückfahrt, die sich bis in die Dämmerung erstreckte.

OKVILLE WRIGHT, der sich kürzlich eines Patentprozesses wegen in Berlin aufhielt, wurde von Journalisten gefragt, ob es wahr sei, daß sein Interesse für das Fliegen abgenommen habe. Er antwortete: »Ich fliege jede Woche fünf- bis sechsmal und an manchen Tagen unternehme ich sogar eine große Reihe von Aufstiegen. Freilich sind das Flüge zu meinem Vergnügen und zu meinem Studium, an aviatischen Meetings dagegen nehme ich nicht teil. Deswegen bin ich für die große Öffentlichkeit vielleicht eine »unbekannte Größe« geworden.« Auf die Frage, was seine Flugversuche ohne Motor machten, erklärte Wright, in diesem Jahr seine Versuche infolge zu geringer Zeit nicht fortsetzen zu können. Im nächsten Jahre werde er sie aber mit aller Energie wieder aufnehmen.

DER OSTPREUSSISCHE RUNDFLUG kann als genichert gelten, da der Minister des Innern dem ostpreussischen Verein für Luftschiffahrt, der den Flug veranstalten will, eine Lotterie von 150.000 M. bewilligt und

das Kuratorium der Nationalflugschule eine Beihilfe von 15.000 bis 20.000 M. in Aussicht gestellt hat. Auch die an der Flugveranstaltung beteiligten österreichischen Städte werden eine angemessene Unterstützung leisten. Als Zeit ist der 14. bis 17. August festgesetzt. Gerechnet wird mit Fliegerpreisen in Höhe von 80.000 bis 35.000 M. Der Flug wird sich erstrecken über Königsberg—Insterburg—Allenstein—Königsberg oder Königsberg—Allenstein—Insterburg—Königsberg. Am letzten Tage findet ab Königsberg noch ein militärischer Flug Königsberg—Cranz und zurück statt.

EDMUND AUDEMARS durchflog am 4. März die Schweiz von Basel nach Genf. Er stieg am 2 Uhr in der Nähe von Basel auf, kam aber nach kurzem Flug, weil der Motor schlecht arbeitete, wieder auf den Aufstiegsplatz zurück. Um 3 Uhr 30 startete er zum zweiten Male. Um 4 Uhr 3 passierte er Brienne, um 4 Uhr 23 Neuchâtel. Darauf mußte er abermals in der Nähe von Colombier, als er sich in mehreren tausend Metern Höhe befand, niedersteigen und schließlich bei Yverdon landen, weil sein Motor stehen geblieben war. Er bemerkte hier, daß sein Vergaser mit einer 1 cm starken Eisschicht bedeckt war. Nachdem er den Vergaser aufgetaut hatte, stieg der Flieger wieder auf und landete auf der Ebene von Plain Palais. Er hatte die 200 km lange Strecke in 2 Stunden 10 Minuten zurückgelegt.

IN JOHANNISTHAL, auf dem Berliner Flugplatz, wurde im Laufe des Monats Februar an 23 Tagen geflogen; zwei davon waren halbe Flugtage. An den Flügen beteiligten sich 69 Aviatiker, darunter Fürstin Schakowsky und Fräulein Galaschikoff. Am häufigsten flog Rosenstein, der nicht weniger als 257 Aufstiege in einer Gesamtdauer von 20:15:00 machte; als nächster folgte Wieting mit 173 Aufstiegen und einer Flugzeit von 18:35:00. Insgesamt wurden 2413 Aufstiege registriert. Überlandflüge haben ausgeführt: Thelen, Keidel, Rosenstein, Dunetz, Canter, Leimkegel, Wieting und Joly nach Döberitz; Canter nach Jüterbog. Die Bedingungen für das Führerzeugnis haben erfüllt: König auf Albatros, Nemmann auf Taube, Kuntze auf Fokker, Schulz auf Fokker, Hans auf L. V. G., Armin auf Fokker, Ballod auf Taube, Schröter auf Hanlan.

DIE DEUTSCHE ELIMINATIONSFAHRT für den hienigen Gordon-Bennett-Wettbewerb der Kugelballons findet am 20. April von Dresden aus als Weitefahrt statt. Landungen in Rußland und in den Verbotszonen Österreichs sind untersagt. Zu der Fahrt dürfen sich solche Ballonführer des deutschen Luftfahrer-Verbandes anmelden, 1. die wenigstens 30 Fahrten selbständig geleitet haben; 2. wenigstens zweimal einen Ballon von 2200 m³ Größe geführt haben; 3. Erfolge bei Weitefahrten nachweisen können; 4. sich verpflichten, an der Ausscheidungsfahrt und an der Gordon-Bennett-Fahrt in Paris teilzunehmen. Von den gemeldeten Führern hat die Freiballonausscheidung der Sportkommission des Luftfahrer-Verbandes folgende zwölf Herren zur Ausscheidungsfahrt zugelassen: Major von Abercron, Anderach, Ingenieur Berliner, Dr. Brückelmann, Kaulen, Otto Korn, Leimkegel, von Pohl, Oberpostsekretär Schubert, Oberleutnant Stach von Goltzheim, Stollwerk, Leutnant Vrgt.

DER LUFTFAHR-VEREIN GOTHIA hielt seine Generalversammlung ab, in welcher mitgeteilt wurde, daß der Verein hinfür nicht mehr ein Zweigverein des Reichsfliegervereins, sondern ein selbständiger Verein ist. Weiters wurde mitgeteilt, daß in diesem Sommer wieder, wie schon im vergangenen Jahre, auf dem Flugplatz am Boxberge ein »Aéroparatnieri« veranstaltet werden soll, und zwar ist für dieses die Zeit vom 16. bis 18. August vorgesehen. Bei der Vorstandswahl wurde Staatsminister Dr. von Richter zum Präsidenten, Kommerzienrat Kandt zum Vorsitzenden und Regierungsbaumeister Hoeter zum Schriftführer gewählt. Weiters beschloß der Verein, den Prinzen Albert von Schleswig-Holstein zum Ehrenpräsidenten und Major Dr. von Parveval zum Ehrenmitglied zu ernennen. Die kürzlich auf dem Gelände des Luftschiffhafens wieder eröffnete Offiziers- und Herrenfliegerschule wird voraussichtlich auf den

Sportplatz am Boxberge verlegt werden, wozu die Vorarbeiten bereits im Gange sind.

DIE FRANZÖSISCHE LUFTFLOTTE wird wieder eine Vermehrung erfahren. Bei einem Diner, das am 23. Februar dem General Hirschauer, dem Leiter des französischen Militärfliegerwesens, gegeben wurde, kündigte dieser an, daß die Heeresverwaltung mit verschiedenen Lenkballonkonstrukteuren Verträge über die Lieferung von sieben Luftkreuzern von je 20.000 m³ Inhalt und einer Mindestgeschwindigkeit von 75 km in der Stunde abgeschlossen habe. In den Lieferungsbedingungen ist eine Prämie vorgesehen, welche derjenige Konstrukteur erhält, dessen Luftschiff eine höhere Geschwindigkeit als 75 km in der Stunde erreicht und das in kürzerer Zeit als der vorgeschriebenen auf 2000 m Höhe ansteigen kann. — Die »France Militaire« meldet, daß im Kriegsministerium eine eigene Abteilung für Luftschiffahrt und Fliegwesen errichtet werden wird. Der Luftschiffdienst wird von einem besonderen Luftschiffregiment versehen werden, während das Personal für das Fliegwesen aus den verschiedenen Truppenkörpern rekrutiert werden soll.

VON AUGSBURG nach Wiener-Neustadt fuhr am 26. bis 27. Februar ein deutscher Kugelballon. Es war der Ballon »Scherle« vom Augsburgsverein für Luftschiffahrt mit den Herren Ednard Hacke aus Lindau (Führer), Leutnant Weissenberg aus Lindau und Baner aus Feldkirch in Vorarlberg. Um 1/4 10 Uhr vormittags stieg der Ballon in Augsburg auf. Untertags wurde zuerst eine Zwischenlandung bei Dörfen am Inn, sodann eine zweite Zwischenlandung um 7 Uhr abends in Altötting am Inn vorgenommen. Um 1/8 8 Uhr stieg man nachts ab, die von ruhigem, klarem Wetter bei Mondhelle begünstigt war. Der Ballon strich über viele nördliche Gebirgszüge der Alpen und näherte sich um 1/8 8 Uhr morgens der Hohen Wand bei Wiener-Neustadt. Auf einer Walddichtung in der Nähe des »Wiesers« wurde wieder eine Zwischenlandung gemacht. Nach kurzem Aufenthalt flog der Ballon bis ins Flachland weiter und ging nun definitiv herab. Die Ballonfahrer besuchten das Neustädter Flugfeld, wo mehrere Offiziere ihnen zu Ehren Flüge ausführten.

VOM FREIWILLIGENKORPS französischer Flieger wurde bereits in kurzem Meldung erstattet. Die französische Heeresleitung will nun bezüglich dieses Korps folgende Einrichtung treffen. Grundbedingung ist der Besitz des militärischen Pilotendiploms. Die Flieger werden in zwei Kategorien unterschieden, nämlich in solche mit und solche ohne eigene Flugmaschine. Die Piloten erster Kategorie sollen einmal im Jahre für eine bestimmte Zeit zusammenberufen werden und für sich wie für ihren Apparat eine Entschädigung erhalten, unter der Bedingung, daß sie die Ausbildung auf eigenes Risiko übernommen haben und sich danach in vollständiger Übung halten. Sie erhalten die Möglichkeit des Avancements und der Anzeichnung. Die Piloten der zweiten Kategorie sollen gleichfalls einmal jährlich einberufen werden und wie die Flieger der anderen Gattung entschädigt werden, nur mit einem niedrigeren Betrage. Sie haben ebenso Anspruch auf Avancement in der Reserve und müssen, wie die anderen, ständig den Nachweis erbringen, daß sie zur Ausführung der an sie gestellten Anforderungen fähig sind.

LIENSCHIFFSLEUTNANT KLOBUČAR, der erst vor kurzem bei einem Fluge in der Nähe von Pola ins Meer stürzte, hat abermals einen Unfall erlitten, diesmal leider mit schlimmeren Folgen. Er unternahm am 25. Februar von Pola aus mit dem Flugzeug VIII, einem Lohner-Pfeilflieger, einen Probeflug. Beim Niedergang auf das Wasser überschlug sich der Apparat. Hierbei zog sich der Pilot einen Bruch des Ober- und Unterkiefers bei Verlust von Zähnen zu und mußte an das Marinespital übergeben werden. Die Verletzung qualifiziert sich als schwere, jedoch nicht lebensgefährliche, und wird eine Heilung ungefähr drei Wochen beanspruchen. Der Apparat konnte geborgen werden, ist jedoch schwer beschädigt. Linienschiffleutnant Klobučar ist aus der Schule von Wiener-Neustadt hervorgegangen und gilt als



VIKTOR KLOBUČAR.

einer unserer besten Piloten. Er hat in letzter Zeit einige sehr schöne Flüge über die Adria ausgeführt. Vorstehend finden die Leser sein Bild.

ZUM PRINZ HEINRICH-FLUG, der in der Zeit vom 11. bis 17. Mai als nationale Veranstaltung in Form eines Zuverlässigkeitsfluges Wiesbaden—Kassel—Koblenz—Karlsruhe—Straßburg ausgetragen wird, werden noch einige ergänzende Bestimmungen bekanntgegeben. So wird im Gegensatz zu früheren deutschen Überlandflügen, bei denen ausschließlich die Flugzeit für die Klassifizierung maßgebend war, auch auf die Motorstärke des Flugzeuges Rücksicht genommen werden. Als reine Flugzeit wird bei einer Motorstärke, die geringer als 100 H.P. ist, nur ein gewisser Bruchteil der wirklich durchgeflogenen Zeit in Rechnung gestellt (bei einem 70 H.P.-Motor zählen nur etwa 88 Prozent, bei einem 50 H.P. 79 Prozent, bei mehr als 100 H.P. wird die Flugzeit entsprechend vergrößert, bei 110 H.P. zählen 108 Prozent). Auch in der Belastung, die für jedes Flugzeug vorgeschrieben ist, wird ein Unterschied je nach der Motorenstärke gemacht. Ein schließlich des Gewichtes von Führer und Fluggast muß eine 100 H.P.-Maschine 200 kg mitnehmen, eine 70 H.P. nur 157 kg, eine 110 H.P. 213 kg. Dabei sind Betriebsstoffe, wie Benzin und Öl, nicht eingerechnet. Besonders ausnehmend wird der diesjährige Flug noch dadurch werden, daß mehrere Zeppelin-Luftschiffe mit den Flugzeugen in Konkurrenz treten werden.

VOM BALKAN meldet man verschiedene aviatische Neuigkeiten. So soll z. B. der griechische Flieger Montonakis kürzlich ein türkisches Torpedoboot zum Sinken gebracht haben, indem er es mit einer Bombe bewarf. — In Adrianopel wurde der russische Flieger Kostine gefangen genommen, der in bulgarischen Diensten stand. Wie aus St. Petersburg vom 27. Februar gemeldet wird, hatte der Minister des Äußeren Sazonow eine längere Unterredung mit dem türkischen Botschafter. Der russische Botschafter in Konstantinopel wurde beauftragt, sich auf radiotelegraphischem Wege mit dem Kommandanten von Adrianopel, Schükkir Pascha, in Verbindung zu setzen, damit Kostine als Kriegsgefangener und nicht als Spion behandelt werde. Indes wurde aber Kostine bereits kriegsrechtlich erschossen. Nikolaus Kostine war im Jahre 1880

im Gouvernement Kasan geboren und diente in der russischen Armee. Er war der erste russische Offizier, der sich der Aviatik zuwandte, ging 1910 nach Frankreich und bestand im September 1910 in Montmelou die Pilotenprüfung auf einem Farman-Doppeldecker. Nach Rußland zurückgekehrt, wurde er dort durch zahlreiche gelungene Überlandflüge sehr populär. Kostine ist, so viel bekannt geworden ist, der vierte Flieger, der in Balkankriege fiel — Der türkischen Armee sollen von Aviatikern in letzter Zeit wertvolle Dienste geleistet worden sein. Unter diesen Fliegern befinden sich drei Deutsche: Reutzel, Scherf und Leutnant Krey.

IN DER BUDGETKOMMISSION des deutschen Reichstages wies kürzlich der Referent über »Anlagen und Versuche auf verkehrstechnischem Gebiete«, Abgeordneter Erzberger, auf die Unzulänglichkeit der Hallen für Luftschiffe hin. Staatssekretär von Tirpitz betonte, auch nach seiner Überzeugung müsse der Hallenfrage eine besondere Aufmerksamkeit zugewendet werden. Er habe auch bereits seine Konsequenzen in dieser Richtung gezogen, was bei der entsprechenden Position des Nachtrags Etats zum Ausdruck kommen würde. Eine dreihäusige Doppelhalle sei zunächst das Wichtigste. Alle bisher auf diesem Gebiete gewonnenen Erfahrungen, teils theoretischer, teils praktischer Natur, würden beim Bau dieser Halle berücksichtigt werden. Bei den Luftschiffen komme es vor allem auf einen großen Aktionsradius, weniger auf außerordentliche Geschwindigkeit an. Das neue Luftschiff, das sich zurzeit auf der Zeppelin-Werft im Bau befinde, werde in dieser und anderer Hinsicht erhebliche Verbesserungen aufweisen. Sowohl der Entwicklung der Luftschiffe als auch der Hallenfrage habe die Marineverwaltung von Anfang an tatkräftiges Interesse entgegengebracht. Auf Anfrage von freisinniger Seite gab der Staatssekretär Auskunft über die Beziehungen zu den einzelnen Luftschiffwerften. Die Frage eines nationalliberalen Abgeordneten, betreffend die Ausbildung von Mannschaften für den Luftschiffdienst, beantwortete der Staatssekretär dahin, daß die Personalfrage keinerlei Schwierigkeiten mache. Eine gute Vorbildung der Luftschiffbesatzungen sei gesichert; sie werde durch die seemannische Vorbildung der Offiziere und Mannschaften erheblich unterstützt. Auf Anregung von Zentrumssseite sagte der Staatssekretär zu, daß die Marineverwaltung alles tun werde, um das Flugwesen zu fördern durch freie Konkurrenz und indem dem Konstrukteuren möglichst Spielraum für eigene Ideen gelassen werde. Eine Erprobung der Wasserflugszeuge auf einem Binnensee könne nicht die Erfahrungen zeitigen, die für ihre Verwendung auf der See nötig und auf hoher See unerlässlich seien.

IN ENGLAND hat das Innere Amt auf Grund des kürzlich angenommenen Luftschiffahrtsgesetzes Bestimmungen erlassen, die u. a. eine lange Aufzählung von Örtlichkeiten enthalten, über denen jede Art von Luftschiff- oder Flugzeugverkehr verboten ist. Alle Flugzeuge aus dem Auslande müssen über einem von acht bestimmten Streifen des Küstenlandes in das vereinigte Küstenland gelangen und innerhalb von fünf Meilen landeinwärts landen. Für Besuche ausländischer Luftschiffe ist die Erlaubnis durch den britischen Konsul einzuholen, dem genaue Angaben über die Besatzung des Luftschiffes und den Zweck der Fahrt gemacht werden müssen. Ausländische Flugmaschinen bedürfen für den Flug nach England nicht der Erlaubnis des britischen Konsuls, doch muß 18 Stunden vorher eine Mitteilung über den beabsichtigten Flug mit allen Einzelheiten an das Innere Amt in London gerichtet werden. Luftschiffe wie Aeroplane müssen ihre Ankunft an der Küste melden und dürfen ihre Fahrt nicht fortsetzen, bis sie die Erlaubnis dazu erhalten, wobei ihnen gleichzeitig mitgeteilt wird, unter welchen Bedingungen ihnen die Weiterfahrt gestattet wird. Niemand, der mit Luftschiff oder Flugzeug in das Vereinigte Königreich gelangt, darf zollpflichtige Waren, photographische Apparate, Briefkasten, Sprengstoffe oder Schusswaffen mit sich führen. Besuche ausländischer Marine- oder Militär-Luftschiffe, beziehungsweise Flugzeuge sind verboten, es sei denn, sie erfolgen auf Einladung

oder mit Erlaubnis der englischen Regierung. Übertretung dieser Bestimmungen wird mit sechs Monaten Gefängnis und 200 Pfund Sterling Geldstrafe geahndet. Auf Luftschiffe oder Flugzeuge, die über verbundene Örtlichkeiten hinwegfliegen, kann geschossen werden. Spionage mit Hilfe von Luftschiffen oder Flugzeugen wird mit sieben Jahren Zuchthaus bestraft. Das neue Luftgesetz wird von der „rechtstehenden“ Presse im allgemeinen ganz beifällig begrüßt, wenn auch energisch darauf hingewiesen wird, daß es keine Bedeutung beanspruchen könne, so lange Großbritannien nicht die Macht habe, mit Hilfe einer starken Luftflotte die Einhaltung der Bestimmungen zu erzwingen.

ROBERT JANISCH, ein junger deutscher Aviatiker, der sich voriges Jahr am Wiener Flugmeeting in Aspern beteiligte, ist von München nach Österreich geflogen. Er stieg am 6. März morgens in München auf, in der Absicht, das Asperner Flugfeld zu erreichen. Bei Grieskirchen in Oberösterreich wurde Janisch von einem Defekt am Benzinbehälter überrascht, der ihn zur Landung zwang. Nach Behebung des Schadens setzte Janisch mit seinem Passagier am 8. März um 8 Uhr 20 morgens den Flug fort. Um $\frac{1}{4}$ 12 Uhr nahm er in Klosterneuburg auf einer Bergwiese nächst der Holzgasse wieder eine Zwischenlandung vor. Der Weiterflug nach Aspern mußte der ungünstigen Witterung wegen verschoben werden. Am 9. März stand Janisch den ganzen Tag mit seinem Apparat flugbereit, doch hinderte ihn vormittags noch immer schlechte Windverhältnisse am Aufsteig; nachmittags kamen noch regenschwere Wolken hinzu und ließen den Flug nicht geraten erscheinen. Erst gegen Abend, als es bereits zu dunkeln begann, schien das Wetter soweit stabil zu sein, wie der Pilot es wünschte. Schwere Donnerschläge fielen schon ein, als der eigens aus München nach Klosterneuburg gekommene Monteur den Doppeldecker startpar machte. Janisch und sein Begleiter bestiegen aus dem Flugzeug und wenige Minuten nach $\frac{1}{4}$ 6 Uhr warf der Monteur die Schraube an. Surrend stieg nun der Apparat in die Lüfte, die Richtung gegen Aspern einschlagend. Unter lauten Bravos und Tücherschwenken entzog sich das Flugzeug bald den Blicken der Zuschauer. In Aspern erwarteten schon seit dem Morgen einige wenige Leute mit Spannung die gemeldete Ankunft des Piloten Janisch. In den Nachmittagsstunden hatte sich auch der Großvater des Piloten, ein in Wien aussehender Großkaufmann, eingefunden. Seine Geduld wurde jedoch auf eine zu harte Probe gestellt und da inzwischen Regen und Wind den Aufstieg für unmöglich erscheinen ließen, verließ er noch vor Ankunft des Fliegers das Flugfeld. Gegen $\frac{1}{4}$ 6 Uhr abends wurde Motoreknatter hörbar. Bald darauf bemerkte man auch schon in einer Höhe von ca. 300 m den Apparat. Kurz nachher schwebte der Doppeldecker über dem Flugfeld, der Pilot schien sich zu orientieren und wenige Sekunden später erfolgte die glatte Landung. Janisch beabsichtigt, seinen Flug nach Budapest fortzusetzen.

JOSEF SUEVLAK, deutscher Flugpilot und Direktor der Kondor-Flugwerke, stieg am 23. Februar um $\frac{1}{4}$ 10 Uhr vormittags auf einem Kondor-Eindecker von dem Flugplatz Gelsenkirchen-Essen-Rothhausen auf. In drei Kreisen umflog er den Platz und verschwand in den Wolken. Suevlak landete am Zindersee in Holland im dichten Nebel. Die Absicht des Fliegers war, nach London zu fliegen, da aber sein Kompaß nicht funktionierte, wollte er in Holland landen, um sich vor Überfliegen des Meeres nochmals zu orientieren. Der dichte Nebel, der über dem Kanal herrschte, verhinderte Suevlak, sein Vorhaben auszuführen. Suevlak traf um $\frac{1}{4}$ 6 Uhr abends wieder in Essen ein. Er will sein Vorhaben im Mai, wo die Nebel über dem Kanal nachlassen, ausführen. — Suevlak erzählte über seinen Flug folgendes: „Ich bin in der Absicht aufgestiegen, über Holland, Belgien, Frankreich und den Kanal nach London zu fliegen. Mein Flugapparat hatte eine Geschwindigkeit von 120 km und ich war mit Betriebsstoff für sechs Stunden versehen. Ich ging gleich sehr hoch, um über eine Wolkenkette hinauszukommen, und schlug die Richtung

nach England ein. Oben bemerkte ich, daß mein Kompaß nicht funktionierte. Infolgedessen hatte ich kein anderes Orientierungsmittel als die Sonne. Von der Erde war überhaupt nichts zu sehen, weil unter mir eine dichte Nebelschicht lag. Als ich nach meiner Annahme ungefähr die Nordseeküste erreicht haben mußte, ging ich vorsichtig, aus einer Höhe von etwa 2100 m nieder. Der Nebel war so dicht, daß ich unter mir nichts erkennen konnte. Infolgedessen bemerkte ich erst, daß ich auf der Nordsee sein mußte, als die Vorderspitze meines Apparates auf die Wogen aufklatschte. Es gelang mir, den Motor sofort wieder auf volle Tourenzahl zu bringen und wieder etwa 900 m hoch zu steigen. Dann schlug ich nach der Sonne die Richtung nach Süden ein, um die Küste wieder zu erreichen. Nach etwa dreiviertelstündiger Flugzeit ging ich zum zweiten Male, wieder sehr vorsichtig, nieder. Ich glaubte immer noch, auf dem Meere zu sein, als ich plötzlich zwei Bauernhäuser unmittelbar vor mir auftauchen sah. Es gelang mir, auf einer Wiese geland zu landen. Die Landung erfolgte in der Nähe des holländischen Ortes Deventer am Zindersee. Ich erkundigte mich von Deventer aus telephonisch in Belgien und Frankreich nach der Witterung, hörte aber, daß überall starker Nebel lag. Somit mußte ich davon Abstand nehmen, den Flug nach England fortzusetzen.“

AUF DEM FLUGFELDE in Wiener-Neustadt war das Wetter im Monate Februar ziemlich konstant, kalt und stürmisch; nur an wenigen Tagen hob sich die Quecksilbersäule des Thermometers über 0° und nur selten flaute der Wind zu Windstillen ab. Es wurde an 16 Tagen durch insgesamt 38 $\frac{1}{2}$ Stunden geflogen; auf die Überlandflüge entfallen vier Stunden Flugzeit. Am 7. Februar mittags unternahm Leutnant Király mit Leutnant Mandl als Passagier zur Erlangung des Feldpiloten titels auf einem 90 H. P.-Erich-Monoplan den Flug Wiener-Neustadt — Fischamend — Neunkirchen — Wiener-Neustadt. Bei ruhigem Wetter erreichte der Pilot 1800 m Höhe. Am selben Tage nachmittags flog Hauptmann Dworschak auf einem 65 H. P.-Erich-Monoplan dreimal nach Neunkirchen und zurück. Wegen eingetretenen Bodennebels konnten nur 1000 m Höhe erreicht werden, doch wurden die Flüge in der besprochenen Zeit von 19, 21 und 20 Minuten zurückgelegt. Auch Leutnant Mandl erwarb sich am 21. Februar durch den Überlandflug: Wiener-Neustadt — Fischamend — Neunkirchen — Wiener-Neustadt, welchen er mit Leutnant Dadić als Passagier auf einem 90 H. P.-Erich-Monoplan vollführte, den Titel eines Feldpiloten. Am 17. Februar um $\frac{1}{4}$ 12 Uhr vormittags entstand im Anbau des Hangars Nr. 5 durch das Rauchrohr des Ofens ein Brand, der durch das ausrückende rasche, zielbewußte und energische Eingreifen der Offiziere und Mannschaft des k. u. k. Flugmaschinendetaiments sowie der zur Hilfeeinklang aus der nahen Artilleriekaserne unter dem Kommando eines Offiziers herbeigeeilten Mannschaft bis zum Eintreffen der Feuerwehr lokalisiert wurde. Am 27. Februar gegen $\frac{1}{4}$ 9 Uhr vormittags passierte der Kugelballon „Schleier“ des Ausburger Versuches für Luftschiffahrt in 900 m Höhe das Flugfeld, beschrieb aber dem nordwestlichen Teile Wiener-Neustadt einen großen Bogen und landete um 8 Uhr 54 M. glatt in nächster Nähe des Flugfeldes. Während der Ballon langsam über das Flugfeld dahin schwebte, hatten die Tassanen: Ballonfahrer Eduard Hagge und Leutnant Weissengrün vom 20. kgl. bayr. Infanterieregiment Gelegenheit, Flüge unserer Militärpiloten zu sehen, und es bot ein prächtiges Bild, als Oberleutnant Müller mehrmals auf einem Erich-Monoplan den Ballon umkreiste. Nachmittags kamen beide Herren ans Flugfeld, konnten jedoch, da die meisten der Fliegeroffiziere an den Leichenbegängnissen des Altmeyers Kress teilnahmen, nur kurze aber gelungene Flüge Betriebsfliegers Illner sehen, die dieser behufs Ausprobierens der Flugmotoren unternahm.

EINE ENTSCHEIDUNG von großer Tragweite für die Industrie ist am 26. Februar im Patentreproß Wright beim Reichsgericht in Berlin erlassen. Nach der Meinung der Wright-Company fielen alle Flugzeuge mit Verwindung

oder auch mit Klappen, die den gleichen Effekt hervorbringen, unter ihr Patent. Danach hätten z. B. in Deutschland nahezu alle Flugzeuge das Wright'sche Patent verletzt. Durch das kaiserliche Patentamt war nun der erste Anspruch der Wrights für nichtig erklärt worden, und die Firma Wright rekurrierte gegen dieses Urteil beim Reichsgericht. Zur Verhandlung daselbst erschien am 26. Februar Orville Wright in eigener Person. Als Sachverständige waren Major Professor von Parseval, Ingenieur Vorreiter und Dr. Fritz Huth geladen. Für die Prüfung der Neuheit kamen nur die Veröffentlichungen in Betracht, die vor dem 1. Mai 1903 lagen, an welchem Tage Deutschland der Patentunion beigetreten ist. Tragisch für die Brüder Wright war nun der Umstand, daß hauptsächlich ein Vortrag ihres Landsmannes und Freundes Chauve über ihre eigenen Arbeiten die Beschränkung des Patents bewirkte. Nach der Verhandlung, die mit kurzer Unterbrechung von 9 bis 5 Uhr dauerte, verkündete der Präsident das Urteil, nach dem die Verwindung mit biegsam gestalteten Tragdecken als bekannt zugegeben wird. Als nicht bekannt wird die Verwendung des mit der Verwindung zum Zwecke der Schräglagesteuerung gekuppelten Seitensteuers. Infolgedessen mußte der Anspruch zwar nicht gänzlich fallen, aber wesentlich beschränkt werden. Die Verwindung als selbständiges Element wurde gestrichen und nur die Kuppelung der Verwindung mit dem Seitenruder bleibt bestehen. Anspruch I erhält demnach die folgende neue Fassung: „Mit wagrechtem Kopfruder und senkrechtem Schwanzruder versehener Gleitflieger, bei welchem die beiden übereinander angeordneten Tragflächen an entgegengesetzten Seiten unter verschiedenen Winkeln zum Wind eingestellt werden können und behufs schraubenförmigen, mittels einer Stellvorrichtung zu bewirkenden Verdrehens um eine quer zur Flugrichtung gedachte Achse biegsam gestaltet sind, dadurch gekennzeichnet, daß das Schwanzruder mit der Stellvorrichtung derart gekuppelt ist, daß es dem Winde mit derjenigen Seite dargeboten wird, welche den unter dem kleineren Winkel eingestellten Tragflächen seitens zugekehrt ist, zum Zweck, den ganzen Gleitflieger um die in der Flugrichtung liegende Mittelachse zu drehen, ohne daß eine gleichzeitige Drehung des Apparates um seine senkrechte Mittelachse erfolgt.“ Da in Deutschland nur die Wright-Gesellschaft Verwindung und Seitensteuer kuppelt, ist ihr in Deutschland niemand lizenziellpflichtig. Wenn die Entscheidung des Reichsgerichtes auch eine teilweise Aufhebung des Urteils des Patentamtes bedeutet, kommt sie natürlich in der Hauptsache den Erwartungen der Wright Company nicht im entferntesten nahe.

LITERATUR.

„En Quoi consiste la Stabilité“ Par Alexandre Sée, Ingénieur-Architecte Paris, 1913. Gautier-Villars, Éditeur. Preis 1 Franc. — Der französische Ingenieur Alexandre Sée ist durch seine Studien über die Sicherheit der Aeroplane und deren Bedingungen in der Fachwelt wohlbekannt geworden. Hier liegen nun in einem Heftchen seine diesbezüglichen Aufsätze aus dem „Aérophiles“ gesammelt vor.

„Les Hydro-Aéroplanes“ Par Pierre Rivière, Ingénieur. Préface de A. Teller. Illustré. Paris. Librairie Aéronautique. Preis 3 Francs. — In leicht verständlicher, angenehmer Form faßt dieses Büchlein alles zusammen, was man über das neue Luftvehikel, das Wasserflugzeug, zu wissen begehrt. Der erste Teil des Buches bringt Geschichte, der zweite Teil Technik und Kritik. Der Verfasser hat sich bemüht, den Leser nicht durch schwierige mathematische Formeln aufzuhalten und dabei doch die Schwierigkeiten der Konstruktionsaufgabe und ihre Lösungsmöglichkeiten zu beleuchten. Natürlich wurden in dem kritischen Teil auch die Erfahrungen verwertet, die man in der Praxis erworben hat.



Verlagbuchhandlung Richard Carl Schmidt & Co.

Tel. Amt Litzow 5147 Berlin W. 62 Lutherstr. 14 Tel. Amt Litzow 5147

Soeben ist erschienen:

(Bibliothek für Luftschiffahrt und Flugtechnik Bd. 10)

Handbuch für Flugzeug- Konstruktoren

Eine übersichtliche Anleitung zur
Berechnung und zum Bau von
Flugzeugen

VON

Camillo Haffner.

260 Seiten mit 35 Tabellen, 218 Abbildungen und 3 Konstruktionsblätter von drei Flugzeugen.

Preis elegant gebunden M. 8.—.

INHALTSVERZEICHNIS: I. Die Theorie als Hilfsmittel der Praxis. 1. Das Schwebeprinzip. 2. Die Schwebearbeit. 3. Der Vortriebs- oder schädliche Widerstand. 4. Die Vortriebsarbeit. 5. Die Gesamtarbeit. 6. Die Betriebsökonomie. 7. Der Anstellwinkel. 8. Die Flächenwölbung. 9. Der Druckmittelpunkt. 10. Der Schwerpunkt. 11. Der Start. 12. Der Gleitflug. 13. Der Höhenflug. 14. Veränderliche Flächengröße und Anstellwinkel. 15. Die Steuerflächen und der Kurvenflug. 16. Die Stabilität und die automatischen Stabilisatoren. 17. Die Schraube. 18. Motor und Kühler. 19. Einiges aus der Festigkeitslehre. — II. Die Baumaterialie und ihre Festigkeit. 1. Holz oder Metall? 2. Feuersichere Imprägnierung und Lacke. 3. Drähte und Drahtseile. 4. Stahl- und Gummifedern. 5. Stoffe zur Flächenbespannung. 6. Allgemeine Bauteile. — III. Die praktische Ausführung. 1. Die Konstruktion und die Konstruktionszeichnungen. 2. Einige Konstruktionsregeln. 3. Der Bau des Rumpfes. 4. Fahrgestelle und Kufen. 5. Die Steuerung und der Pilotensitz. 6. Die Trag- und Steuerflächen. 7. Der Motoreinbau und die Motorwartung. 8. Die Werkstätten- und Schuppen-einrichtung. 9. Die Erprobung eines neuen Typs. — IV. Anhang: Drei Flugzeugkonstruktionen des Verfassers. Skizzen zur Konstruktion eines einsitzigen Schulendeckers in billiger Ausführung. Skizzen zur Konstruktion eines zweisitzigen Rennendeckers zur Aufstellung von Rekorden. Skizzen zur Konstruktion eines dreisitzigen Doppeldeckers mit Bombenabwurf-einrichtung (Militärtyp).

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien“.

Nummer 7.

Wien, 1. April 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Aëronautische Radiumforschung. — Der Schlecht-Preis.
— Wieder ein »Zeppelin zerstört. — Zum letzten Zeppelin-Unfall.
Ein neuer Höhenweltrekord. — Distanzweltrekord für Kugelballons.
— Der französische Erfinderpreis. — Die deutsche Nationalballon-
spende. — Frankreichs Nationalballonspende. — Militär-Luftschiffer-
kurs. — Die Luftflottenaktion. — Todesopfer. — Notizen. —
Patentbericht. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

AËRONAUTISCHE RADIUMFORSCHUNG.

Von Universitätsdozent Dr. Viktor F. Hess.

II.

Die zweite Fahrt war als Nachtreise geplant. Am 26. April entschloß ich mich, da sehr schönes und ruhiges Wetter eingetreten war, zur Fahrt. Hauptmann W. Hoffory war mein Führer. Um $\frac{1}{2}$ 11 Uhr abends war die Füllung des Ballons »Excelsior« beendet. Kurz vor 11 Uhr erhoben wir uns vom Klubplatz im Prater in die Lüfte. Da ich längere Zeit recht nahe dem Boden beobachten wollte, wozu das herrschende windstille Wetter gerade geeignet war, ließen wir uns möglichst schwer abwiegen und ballastierten nur ein wenig, um nicht mit den Baumkronen zu kollidieren. Wir nahmen die Richtung auf die Rotunde zu. In sehr gemächlichem Tempo ging es weiter nach Ostsüdost. Um Mitternacht waren wir in immer langsamerem Tempo nach Überfliegung des Donaukanals ober dem städtischen Elektrizitätswerk angelangt. Nun aber standen wir ganz bewegungslos in 340 m, also kaum 200 m über dem Boden. Der Anblick der beleuchteten Stadt im Mondschein aus so geringer Höhe war wunderschön. Nach einer Viertelstunde begannen wir uns in ganz veränderter Richtung — nach Nordost — zu bewegen. Wir zogen wieder zurück über den Donaukanal über den Prater, dessen Nachtleben wir aus der geringen Höhe eingehend studieren konnten. Die Führung des Ballons machte wenig Mühe, da die Luft so ruhig war und wir auf einer Schicht mit Temperaturumkehr dahinfuhren. Der

Ballastverbrauch war demzufolge auch minimal: in der ganzen Nacht wurden bloß $2\frac{1}{2}$ Sack (50 kg) verausgabt.

Um $\frac{1}{2}$ 1 Uhr waren wir unweit des Aufstiegsortes wieder vorübergekommen, übersetzten die Donau unweit der Reichsbrücke und fuhren dann über Floridsdorf in nordwestlicher Richtung. Um 3 Uhr früh stand der Ballon über den Donauauen von Klosterneuburg, um $\frac{3}{5}$ Uhr, bei Tagesgrauen, hatten wir erst Stockerau erreicht. Dort erlebten wir einen wirklich selten schönen Sonnenaufgang. Die Nachtfahrt war trotz der geringen Fahrgeschwindigkeit nicht langweilig geworden. Meine Beobachtungen hielten mich von selbst wach und in den Pausen gab es genug zu sehen und zu hören. Ein prachtvoller Anblick war das beleuchtete Wien, von Floridsdorf aus in 400 m gesehen. Aber auch das Fahren überhaupt bei Nacht in so geringer Höhe bietet Gelegenheit zu mancherlei Beobachtungen; wiederholt konnten wir mit späten Spaziergängern, Fuhrleuten u. dgl. Gespräche unterhalten, die Verblüffung der Angerufenen bietet an sich schon Spaß. Später, als wir ganz einsam über den Auwäldern dahinfuhren, begann ganz leise, doch unendlich schön, das Morgenkonzert der Vögel, das immer vielstimmiger und voller den herrlichen Frühlingsmorgen einleitete. Als die Sonne in strahlender Reinheit emporstieg, folgte ein neuer Abschnitt der Fahrt: wir begannen ohne Ballastabgabe langsam zu steigen und kamen in ein rascheres Tempo.

Nach und nach passierten wir Groß-Nonndorf, Alberndorf, Tajax, Grubach-Schöna und um 9 Uhr 38 Minuten Tannowitz. Da wir uns doch schon müde fühlten, beschloßen wir, obwohl noch sieben Sack Ballast vorhanden waren, aus 2100 m Maximalhöhe zur Landung überzugehen. Um 10 Uhr 30 Minuten berührten wir nach fast zwölfstündiger Fahrt den Boden. Wir fuhren noch, ohne das Schleppseil ausgelegt zu haben, in leichten »Hupfern« eine Zeitlang über den sumpfigen Wiesen weiter, um möglichst nahe an die Bahn zu kommen,

und landeten in geringer Entfernung von der Station Pausram (südlich von Brünn).

Mit der Fahrt war ich — auch was die wissenschaftlichen Resultate anbelangt — sehr zufrieden. Durch zehn Stunden hatte ich ununterbrochene Beobachtungsreihen an drei Apparaten ausgeführt. Es gelang mir festzustellen, daß unmittelbar über der Erde — in ca. 200 m über dem Boden — die Strahlung wirklich etwas schwächer ist als am Boden selbst.

Der Unterschied ist aber klein und kann nur durch so lang dauernde Messungen mit Sicherheit konstatiert werden. Ober 500 m beginnt die Gammastrahlung wieder ein wenig anzusteigen und in Höhen von 1000—2000 m beobachtete ich Werte, welche etwa so groß waren wie am Boden selbst.

Höchst merkwürdig sind auch plötzliche Änderungen der Strahlung, die ich speziell in dieser Nacht zweimal beobachten konnte. Zwischen $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{5}$ Uhr früh war z. B. die Strahlung um ca. 20 Prozent höher als vor- und nachher. Die Erhöhung der Strahlung war an allen drei Apparaten zu erkennen. Auch plötzliche Erniedrigungen der Strahlung kommen vor. Woher diese Schwankungen rühren, ist vorläufig ganz unerklärlich. Am Boden sind sie von Professor Gockel und mir, auf dem Meere von Professor Pacini wiederholt beobachtet worden. Daß sie auch im Ballon, also in einer Höhe, in welcher die Gammastrahlen der Erde unwirksam sind, auftreten, war eine ganz neue Feststellung.

Die dritte Fahrt unternahm ich am 20. Mai. Ich wollte eine Nachtfahrt in etwas größeren Höhen, 500—1000 m, ausführen. Diesmal nahm an der Fahrt auch ein Meteorologe teil, Herr Ernst Wolf, Assistent der k. k. meteorologischen Zentralanstalt. Hauptmann Hoffory war unser Führer. Um 10 Uhr 10 Minuten abends erhoben wir uns im Ballon »Excelsior« bei klarem Himmel und sehr durchsichtiger Luft vom Klubplatz im Prater. Zum erstenmal sollte ich versuchen, selbständig den Ballon zu führen. Gleich nachdem wir angestiegen waren, faßte eine Vertikalböe den Ballon und brachte in 200 m über dem Boden einen so plötzlichen Fall hervor, daß ich von den vorhandenen acht Sack Ballast sofort einen und dann auf Hauptmann Hofforys Geheiß noch einen Sack opfern mußte, um nicht einen Aufprall auf die Bahnanlagen der Donaueisenbahn zu riskieren. Nachdem wir wieder im Steigen waren, bemerkten wir, daß schon in relativ geringer Höhe ein sehr kräftiger Südostwind herrschte, der uns mit mehr als 50 km Stundengeschwindigkeit entlang der Donau gegen Korneuburg trieb. Bis nach Mitternacht erforderte die Führung des Ballons sehr viel Achtsamkeit; wir bewegten uns mit steigender Geschwindigkeit in 500—600 m über das niederösterreichische Hügelland in die Richtung gegen Mähren. Da das zu überfliegende Terrain immer mehr anstieg (böhmisch-mährisches Gesenke), mußte der Ballon trotz des geringen Ballastes von uns höher geführt werden. Ich brachte ihn auf 800 m

Um 1 Uhr bemerkten wir, daß die Fahrtgeschwindigkeit erheblich abgenommen hatte.

Um 2 Uhr überflogen wir Pilgram, um 4 Uhr Kutteneberg. Bald darauf erschien die Sonne, aus einer Schichtwolke emportauchend; damit aber war auch unserer Fahrt ein Ziel gesetzt, denn ich durfte wegen des geringen noch vorhandenen Ballastes ($2\frac{1}{4}$ Sack) den Ballon nicht mehr viel höher ziehen lassen. Um $\frac{1}{5}$ Uhr erreichten wir 1020 m, die Sonne bewirkte konstantes Steigen des Ballons mit ca. $\frac{1}{4}$ m pro Sekunde, daher zog ich Ventil und brachte den Ballon unmittelbar neben der Bahnstation Sadowa-Dohalice, unweit Königgrätz, sehr sanft zur Landung. Die Fahrt war für mich als Führer aspiranten höchst lehrreich gewesen.

Auch mit dem wissenschaftlichen Ergebnis der Fahrt war ich recht zufrieden. Ich hatte sechs Stunden lang mit allen drei Apparaten Messungen ausgeführt, die in vollem Einklang mit den Ergebnissen der Fahrt vom 26. April standen: geringe Abnahme der Gammastrahlung bis 1000 m Höhe. Schade, daß wir nicht höher zu steigen vermochten. Mehrmals hatte ich auch wiederum die schon erwähnten plötzlichen Schwankungen der Strahlung beobachten können. Da die Beobachtungen in einstündigen Intervallen zu geschehen hatten und ich allmählich gut in Übung kam, war es mir auch die ganze Fahrt hindurch möglich gewesen, mich um die Führung des Ballons zu kümmern.

DER SCHICHT-Preis.

100.000 KRONEN FÜR EINEN RUNDFLUG.

Der österreichischen Luftschiffahrt ist ein stattliches, kostbares Osterei zu teil geworden: die Georg Schicht-A.-G. in Aussig hat dem k. k. Österreichischen Aero-Klub und dem k. k. Österreichischen Flugtechnischen Verein den Betrag von 100.000 K. zur Stiftung von Preisen für einen Rundflug durch Österreich und Ungarn zur Verfügung gestellt.

Diese Stiftung ist in jedem Sinne, nicht nur nach der Höhe des Betrages, eine große Überraschung. Eine derartige Zuwendung von privater Seite, noch dazu aus deren eigener Initiative, ohne daß durch einen Aufruf oder eine Sammlung dazu der Anstoß gegeben worden wäre, mußte unseren in dieser Beziehung keineswegs verwöhnten Luftschifferkreisen völlig unerwartet kommen. Und dazu ist der Betrag weitaußer der bedeutendste, der in Österreich bisher für einen aeronautischen Preis aus einer Hand geflossen ist, ja, er bildet auch nach internationalem Maßstab eine der namhaftesten Gaben.

Die nordböhmische Fettproduktefirma hat das Beispiel verschiedener hervorragender Industrieunternehmungen des Auslandes befolgt. Gewiß ist, was sie tat, Reklame für ihren Namen, aber eine großzügige, würdige und gemeinnützige Reklame. Auf solche

Art das eigene Interesse mit dem einer anderen, der Förderung bedürftigen Sache zu verbinden, ist geschäftliche Noblesse, und es wäre nur zu wünschen, daß der Schicht-Preis recht viele solcher Stiftungen hervorrufen würde.

Als besonders erfreulich kann man es bezeichnen, daß die Spende aus Böhmen kommt. Bis jetzt war alles, was in Österreich auf dem Gebiete des Flugwesens vorging, doch größtenteils auf Wien beschränkt und in der Wiener Leitung des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes hat man es oft betont und beklagt, daß sich in den Kronländern nichts Rechtes rühren wolle. Nun ist ein schöner Beweis da, daß man auch dort die Entwicklung des heimischen Flugwesens mit Sympathie verfolgt und bereit ist, ihr werktätig beizustehen.

Der Schicht-Preis soll im September des heurigen Jahres zur Austragung kommen. Die österreichische Flugmaschinenindustrie hat Zeit, sich vorzubereiten, und die reichen Prämien, die winken, werden vielleicht doch dazu den Ansporn geben, daß die fast auf Null zusammengeschrumpfte Zahl der aktiven österreichischen Zivilpiloten eine Auffrischung erfährt, daß sich auch junge Leute aus der nichtmilitärischen Bevölkerung dem Fliegen zuwenden, wie man es in den sportlichen Körperschaften und den geschäftlichen Kreisen unseres Luftschifferwesens wünscht, damit auch in Österreich die Aviatik eine breitere Basis erhalte. Jedenfalls ist der Schicht-Preis dazu angetan, verstärktes Leben auf diesem Gebiete bei uns hervorzubringen.

Die Grundzüge des Programmes, nach dem der Preis zur Entscheidung kommen soll, sind bereits entworfen. Im k. k. Österreichischen Aero-Klub und im k. k. Österreichischen Fliegerischen Verein ist man damit beschäftigt, sie soweit auszuarbeiten, daß sie möglichst bald der Österreichischen Aeronautischen Kommission zur Genehmigung vorgelegt werden können.

Der Rundflug wird ein Etappenflug mit Wien als Start- und Zielplatz sein. Er soll zunächst nach Böhmen führen, und zwar nach Budweis und Prag; Pardubitz ist für eine eventuelle Zwischenlandung in Aussicht genommen, dann folgen als Stationen Brünn, Preßburg, Budapest, der östlichste Punkt der Strecke, die nun zurück auf niederösterreichisches Gebiet, nach Wiener-Neustadt und von dort auf das Flugfeld in Aspern führen soll. Man denkt auch daran, zwischen Wien und Budweis Linz einzuschalten, doch hängt das noch von den Umständen ab; für die Flieger würde die Teilstrecke Wien—Linz und besonders Linz—Budweis ziemlich schwierig sein, da es im südböhmischen Randgebirge leicht vorkommen könnte, daß die Piloten für Notlandungen kein geeignetes Terrain finden. Aus diesem Grunde dürfte auch Schlesen in die Fliegstrecke nicht einbezogen werden.

Der Flug soll an einem Sonntag in Wien beginnen und ebenfalls an einem Sonntag auf dem Asperner Flugfeld enden, wobei man die Etappen derart einzuteilen beabsichtigt, daß die Flieger am Samstag vor der Beendigung der Tour in Wiener-Neustadt eintreffen, sich also dort versammeln und am letzten Tage die kurze Strecke Wiener-Neustadt—Aspern zurücklegen, wo, wenn der Flug glücklich verläuft, ein ganzer Schwarm von Fliegern gleichzeitig ankommen könnte. Diese letzte Etappe Wiener-Neustadt—Aspern wird vielleicht als Geschwindigkeitsrennen durchgeführt werden. Am Schlußtage sollen ferner in Aspern eventuell Schauläufe stattfinden.

Auf die Wahl der Etappen wird es natürlich großen Einfluß haben, wie sich in den einzelnen Städten die dortigen Kreise zu der Veranstaltung stellen, da ja in den Zwischenstationen Vorbereitungen getroffen werden müssen, die beträchtliche Auslagen verursachen. Diese Kosten wären durch die Einnahmen an Eintrittsgeldern etc. wohl mit Leichtigkeit zu decken, namentlich, da die meisten der angeführten Orte noch keine Gelegenheit hatten, mehrere Flugapparate auf einmal bei sich zu beherbergen. Das Beispiel der Preispender dürfte übrigens auch in der Richtung Einfluß üben, daß Lokalpreise gestiftet werden.

Zum Zwecke eines genauen Studiums der Terrainverhältnisse werden Mitglieder der veranstaltenden Vereine die in Betracht kommenden Strecken im Automobil befahren und über die Ergebnisse einem Komitee berichten, worauf die Festsetzung der Strecke erfolgen wird.

Vorläufig ist geplant, die Bewerbung um den Preis auf österreichische und ungarische Teilnehmer zu beschränken; nur für den Fall, als sie nicht genügend zahlreich sein sollte, denkt man auch ausländische Konkurrenz in beschränkter Anzahl zuzulassen.

WIEDER EIN »ZEPPELIN« ZERSTÖRT.

Am 19. März ist wieder einmal ein Zeppelin-Luftschiff der Vernichtung anheimgefallen. Man ist dieses Ende der großen Starrballons schon zu sehr gewohnt, um davon nur im mindesten überrascht zu sein. Der diesmal betroffene ist das Militärluftschiff »Ersatz Z. 1« (der »L. Z. 15«). Das Luftschiff machte einen nächtlichen Aufstieg von Baden-Oos aus, blieb 19 Stunden in der Luft, wurde vom Sturm überrascht und ging um $\frac{1}{4}$ Uhr bei Karlsruhe zu einer Notlandung zur Erde. Um $\frac{1}{6}$ Uhr wurde der auf dem Boden ankernde Ballon vom Sturm in Stücke zerrissen.

Über den Hergang des Ereignisses wird wie folgt berichtet:

Das Luftschiff erhob sich am 18. März um 8 Uhr abends auf militärische Order in Baden-Oos. Es erschien um $\frac{1}{9}$ Uhr abends in Karlsruhe. Von hier ans schlug der Militärkreuzer die Richtung nach Heidelberg ein. Um $\frac{1}{10}$ Uhr wurde das Luftschiff in westlichem Kurse bei sehr langsamer Fahrt in 250 m Höhe über Heidelberg beobachtet und fuhr dann nach Mannheim. Weitere Nachrichten über die Fahrtroute fehlten zunächst. Da es sich um eine militärische Fahrt handelte, wurde in Baden-Oos jede Auskunft verweigert. Um 10 Uhr vormittags wurde am 19. März das Militärluftschiff von der Luftschiffhalle Oos aus gesehen, wie es den Rhein entlang in der Richtung nach Straßburg fuhr. Um 2 Uhr nachmittags erschien das Luftschiff wieder über Karlsruhe, aus südlicher Richtung kommend. Eine Landung in Oos war wegen des außerordentlich heftigen Wirbelwindes von 18 bis 20 Sekundenmeter Stärke unmöglich. Man konnte deutlich beobachten, wie der Luftkreuzer schwär gegen den Wind ankämpfte und nur langsam vorwärts kam. Die Notlandung erfolgte jedoch glatt um $\frac{1}{4}$ Uhr. Der Luftkreuzer wurde nach der Landung mit seinem vorderen Teile auf dem Boden festgehalten, während der hintere Teil vom Sturm hin und her getrieben wurde. Plötzlich begann nach 5 Uhr der vordere Teil infolge des heftigen Sturmes zu krachen, wobei die Hülle bis zur Kabine durchbrach. Der vordere Teil wurde nochmals gebrochen und lag zusammengeknickt auf dem Boden, während der hintere Teil noch in der Luft schwebte und von Soldaten gehalten wurde. Ein Soldat vom Telegraphenbataillon, das die Haltemannschaft stellte, hielt im Augenblick, als der Unterteil des an der Spitze verankerten Ballons hochging, das herabhängende Tau fest. Er wurde mit emporgerissen, stürzte aus 6 m Höhe herab und erlitt einige Verstauchungen. Die Karlsruher meteorologische Station hatte durch Vermittlung des Telegraphenbataillons den Führer des Luftschiffes

Hauptmann Horu vom Kölner Luftschiffbataillon vor der Landung gewarnt, weil der Wind einen böigen Charakter annehme.

Frankfurt a. M., 19. März. (»Frankf. Ztg.«) »Das Luftschiff ist vollständig zerstört. Der Rumpf ist in zwei Teile geborsten und die Spitze abgeknickt. Der Luftkranz wurde um 5 Uhr nachmittags von einer Böe erfaßt, wobei der vordere Teil vollständig geknickt wurde. Wenige Minuten darnach erfaßte ein weiterer sehr heftiger Windstoß das ganze Luftschiff. Die Militärmanschaften wurden, als sie die hintere Hälfte des Luftschiffes mit Tauen festhielten, durch das Emporreißen des Luftkranzes beträchtlich in die Höhe mitgerissen und mußten daher schleunigst die Leine loslassen. Allmählich lösten sich die Aluminiumteile ab und eine Reihe von Zellen entleerten sich. Schließlich barst das ganze Gerippe in zwei Teile. Die vordere Hälfte wird noch von Militärmanschaften festgehalten, damit sie sich nicht völlig losreißt. Unfälle sind, soweit bis jetzt bekannt ist, nicht vorgekommen.«

Die Notlandung soll durch Benzinmangel geboten gewesen sein. »Es bedurfte der ganzen Energie und Geschicklichkeit des Führers, um die Landung ausführen zu können. Das Schiff senkte sich langsam nieder und wurde nach heftigem Kampfe auf der von der Stadt errichteten Ankerstelle fest verankert. Nach fünf Uhr erreichte der Wind jedoch eine solche Stärke, daß die Spitze des Luftschiffes auf den Boden gedrückt wurde und das Gerippe mitten entzwei brach.«

Karlsruhe, 20. März. — Das zertrümmerte Zeppelin-Luftschiff stand über Nacht unter militärischer Bewachung. Der ganze Exerzierplatz war auch heute Vormittag noch äußerst streng abgesperrt, selbst Offizieren in Zivil ist der Zutritt verboten. Das Luftschiff ist völlig in sich zusammengebrochen. Gestern Abend stand der Hinterteil mit der Stenerung noch aufrecht. Der orkanartige Sturm, der über Nacht herrschte, hat jedoch seine zerstörenden Werk vollendet, die Hülle weiter aufgerissen und den hinteren Teil ebenfalls zur Erde gedrückt, so daß der ganze Luftschiffkörper jetzt ein jämmerliches zertrümmertes Wrack bildet. Da es sich um ein militärluftschiff handelt, sind alle photographischen Aufnahmen streng verboten. Die Polizei hat bereits gestern und auch heute mehreren Photographen nicht nur die gemachten Aufnahmen, sondern auch die Apparate konfisziert. Das zerstörte Luftschiff bleibt vorläufig auf dem Exerzierplatz liegen, bis Montreure aus Friedrichshafen hier eintreffen, um es abzumontieren. Die branchbaren Teile werden nach Friedrichshafen gebracht.

Das zerstörte Zeppelin-Luftschiff »L. Z. 15« (»Ersatz Z. 1«) hat seine erste Probefahrt am 16. Januar d. J. in Friedrichshafen unternommen und wurde später nach Oos, beziehungsweise nach Baden-Baden dirigiert, wobei es eine stürmische Schwarzwaldfahrt zu überstehen hatte. Vom 24. bis 26. Januar wurde unter Führung des Oberingenieurs Dürr eine 16stündige Dauerfahrt ausgeführt. Nachdem es am 5. Februar eine achtstündige Höhenfahrt zurückgelegt hatte, die bis zu 2000 m führte, wurde es von der Reichsmilitärbehörde übernommen. Die Führung hatte damals wie auch jetzt am 18. März Hauptmann Horn. Das Luftschiff hat 140 m Länge, 15 m Durchmesser und einen Rauminhalt von 20.000 m³. Es war mit drei Maybach-Motoren zu je 170 H. P. ausgerüstet und das schnellste Zeppelin-Luftschiff, da es eine Geschwindigkeit von 22 $\frac{1}{2}$ m in der Sekunde entwickelte. »L. Z. 15« erhielt eine funkentelegraphische Einrichtung und eine Plattform für ein Maschinengewehr, das jedoch noch nicht montiert war.

HIERDURCH laden wir alle Leser dieser Nummer, die noch nicht Abonnenten der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« sind, höflichst ein, wenn ihnen unser Blatt gefällt, dasselbe zu pränumerieren.

ZUM LETZTEN ZEPPELIN-UNFALL

Wenn die Zerstörung des deutschen Militär-Luftschiffes »Ersatz Z. 1« (»L. Z. 15« der Zeppelin-Fabrikate) ein einzeln dastehendes Vorkommnis wäre, oder wenn Ereignisse dieser Art sich bei den Zeppelin-Schiffen wenigstens nicht mit einer gewissen Regelmäßigkeit eingestellt hätten, so würde der Vorfall vom 19. März keinen Stoff zu weiterem Nachdenken geben; man könnte ihn jenen unvorhersehbaren Zufällen anreihen, denen die Luftschiffahrt vorderhand überhaupt ausgesetzt ist. Diese von manchen Seiten vertretene Ansicht läßt sich indes bezüglich der großen Starrballons ganz unmöglich mehr aufrecht halten, wenn man sich nicht absichtlich zu ihren Gunsten mit Scheuklappen versieht. Es läßt sich nicht hinwegstreiten, daß diese Riesen, so viel Gewicht sie auch tragen, so schnell sie auch fliegen können, kurz so imponierend sie in ihrem Elemente, in der Luft, sein mögen, auf der Erde zu einem lächerlich hilflosen Körper werden, der verhältnismäßig die Gebrechlichkeit eines Eies aufweist.

Selbstverständlich hat man, wenn man auch nicht allzu laut davon sprach, diese enorme Empfindlichkeit der großen Starrballons erkannt und strebt darnach, den zwar verschweibaren, aber nicht behebbaren Nachteil dieser Ballons durch entsprechende Mittel wettzumachen: man bemüht sich in Deutschland energisch um die Schaffung zahlreicher Hallen. Ein auf der Erde befindlicher Zeppelin ist nur dann seines Lebens sicher, wenn er im Bereich der schützenden Halle ist, und zwar nicht etwa einer beliebigen Halle von genügender Größe — denn an der Schwelle der Hallen sind auch schon schwere Unfälle passiert — sondern eines Gebäudes von fortschrittlicher Konstruktion.

Das Problem: Wie verleiht man den Zeppelin-Ballons die für den praktischen Gebrauch wünschenswerte Sicherheit? führte also zu einer neuen Frage, der Hallenfrage. Ist schon das Fahren mit Zeppelinlinien an und für sich durchaus nicht billig, so erfordert die Beschaffung der Hallen Mittel, die sich umso mehr ins Ungemessene steigern, je mehr man den Forderungen der Praxis Rechnung tragen, d. h. je dichter man das Netz von Hallen gestalten will.

Im folgenden seien deutschen Berichten einige Stellen entnommen, die gleichfalls die Abhängigkeit der großen Starrluftschiffe von ihren Hallen betonen, wenn sie auch sonst in ihrer Kritik sehr zurückhaltend sind.

Ein fachlicher Mitarbeiter des »Berliner Lokal-Anzeigers« bemerkt zu dem Unfälle unter anderem folgendes: »Unsere Zeppelin-Schiffe haben eine Geschwindigkeit von 21 bis 22 m in der Sekunde. In der Luft kann ihnen der Sturm wenig anhaben. Die Wetterlage vom Dienstag (18. März) war einer längeren Fahrt nicht günstig, das Heranziehen eines neuen Minimums war bereits vom Atlantischen Ozean gemeldet, und die Wetterkarte vom Mittwoch früh, dem Tag des Unglücks, meldete die Annäherung eines vom Ozean nach Schottland gelangten neuen ungewöhnlich tiefen Barometerminimums.«

Warum die Fahrt bei einer solchen Wetterlage nicht überhaupt unterblieben ist, entspricht sich unserer Kenntnis! Schwerwiegende Gründe müssen es gewesen sein, die zur Ausföhrung gedrängt haben. Der Führer Hauptmann Horn ist ein in Krieg und Frieden schon bewährter Offizier, der seine Ausbildung beim Luftschifferbataillon genossen und später längere Zeit in Südwestafrika den Feldzug mitgemacht hat. Daß das Luftschiff trotz des Sturmes hat landen können, ist ein Beweis seiner hohen Leistungsfähigkeit und der Tüchtigkeit seines Führers. Daß es zu grunde gegangen ist, ist den Unterlassungsständen früherer Zeit zuzuschreiben. Man hat nicht angestraft viel zu lange die wichtige Hallenfrage vernachlässigt. Warum der Führer nicht Friedrichshafen angesprochen hat, wo er vielleicht leichter in die große Halle durch die geübten Leute der Werft hätte eingebracht werden können, warum er nicht den Sturm in der Luft abgewartet hat, das wird sich wohl noch aufklären. Ist es doch wieder ein Glück, daß kein Opfer an Menschenleben zu beklagen ist.

«Es ist kann zu bezweifeln,» so schreibt die »Berliner Zeitung am Mittag«, »daß das von einem tüchtigen und erfahrenen Offizier geführte Schiff, wenn es sich hätte in der Luft erhalten können, der Zerstörung entgangen wäre. Zwar hat man seit den letzten traurigen Unfällen von »Z.«-Schiffen die Verankerungsmethode sehr verbessert, hat auch an vielen Plätzen, an denen keine Hallen bestehen und an denen mit der Landung von Leukballons gerechnet werden kann, Luftschiffanker in den Boden eingelassen, um ein Losreißen des gefesselten Schiffes unmöglich zu machen, aber wirklichen Schutz kann ein Luftschiff nur in einer Halle finden, in die es unter allen Windverhältnissen ohne Fährde einfahren kann. Und dies kann nur eine Randhalle oder Drehhalle sein, die man nach der Windrichtung einstellen kann. Es ist natürlich unmöglich, überall, wo immer einmal ein Lenkbarer niedergehen könnte, eine solche kostspielige Halle zu erbauen. Fälle wie der gestrige, da das Schiff notgedrungen die Erde aufsuchen mußte, ohne daß ihm Zeit verblieb, einen Schutz zu suchen, werden sich überall und jederzeit ereignen können; dagegen hilft auch kein dichtes Netz von Hallen...

«Es ist wahrscheinlich, daß der »Ersatz Z. 1« den Versuch gemacht hat, in der Halle zu Oos Unterschlupf zu finden; diese Halle ist aber fest (nicht drehbar) und es scheint, daß es bei dem herrschenden Winde dem Führer unmöglich geworden wäre, sein Fahrzeug umverkehrt in das Gebäude zu bringen. Bei Berücksichtigung des großen Aktionsradius der modernen Luftkreuzer erscheint es nun zweckmäßiger, statt zweier oder auch dreier fester Hallen eine Randhalle auf günstigem An- und Abfluggelände zu errichten.

«Die »Delage« kann sich zwar mit festen Hallen zufrieden geben, da sie keine Veranlassung hat, bei zweifelhaftem Wetter mit ihren Schiffen Fahrten zu machen. Wie sieht es nun aber im Kriegsfall aus?

«Wir haben nicht eine einzige Luftschiffhalle in ganz Deutschland, deren Konstruktion bei allen Windrichtungen Luftkreuzern die Ein- und Ausfahrt garantiert. Die einzige Halle, die der Konstruktion nach in Frage käme, wäre die Siemens-Schuckert-Halle in Biesdorf. Aber diese Halle hat zu kleine Dimensionen, um einen »Z.«-Kreuzer aufnehmen zu können. Die Marine baut jetzt eine zweischiffige drehbare Halle. Da zwei Schiffe darin stationiert sein sollen, kommt die Halle als Nothafen für andere Schiffe nicht in Betracht. Wenn man sich der Schwierigkeiten erinnert, die die Siemens-Schnecker-Werke mit ihrer Halle hatten, fragt man sich unwillkürlich, ob die Marinehalle in den so stark vergrößerten Dimensionen gut funktionieren wird — von den fortwährenden Betriebskosten, die die Halle stets in den Wind zu drehen, gar nicht zu sprechen. Ob nicht diese Halle ein interessanter Versuch mit negativem Ergebnis bleiben wird?

Die Schwierigkeiten der Hallenfrage sind in der Tat nicht gering. Und wenn auch die theoretische Lösung vorläge: die praktische verlangt, wie gesagt, außerordentlichen Aufwand an Mitteln.

EIN NEUER HÖHENWELTREKORD.

5850 METER HOCH IM FLUGZEUG.

Der aviatische Höhenweltrekord, den bisher Roland Garros mit 5610 m hielt, wurde am 11. März auf dem Aérodom von Bac bei Versailles von Perreyon auf 5850 m verbessert.

Perreyon stieg bei prächtigem Wetter um 11 Uhr 25 Minuten vormittags auf einem Blériot-Eindecker mit 160 H. P. starkem Gnome-Motor auf und schraubte sich, ohne das Gebiet des Flugplatzes zu verlassen, rasch in die Höhe. Die außerordentlich klare Luft gestattete es, mit Hilfe von Ferngläsern den ganzen Flug zu verfolgen, der insgesamt nur eine Stunde und sieben Minuten dauerte. Perreyon erklärte, daß er trotz der grimmigen Kälte 6000 m hätte erreichen können, wenn ihm der Sauerstoff nicht ausgegangen wäre.

Der neue Weltrekordträger ist 27 Jahre alt und hat seine Laufbahn als Aviatiker Ende 1910 in der Blériot-Schule zu Pan begonnen.

Geschichtlich sei in Erinnerung gebracht: Die Höhe von 3000 m wurde zum ersten Male von Legaux überschritten, der am 9. Dezember 1910 auf 3100 m kam. Loridan überbot diesen Rekord am 9. Juli 1911 zu Monmelon um 100 m und kam einen Monat später erreichte Hauptmann Félix 3350 m. Am 4. September eröffnete Garros die Reihe seiner Rekordflüge, indem er zunächst 4250 m erreichte und damit bis zum 23. Juni 1912 Inhaber des Weltrekords blieb, an welchem Tage Oberleutnant von Blaschke auf dem Flugfelde von Aspern bis auf 4360 m kam. Am 4. September riß Garros wieder den Weltrekord an sich, indem er zu Hougate bis auf 4900 m flog, aber schon 14 Tage später überbot Legaux diese Leistung mit einem zu Isay unternommenen Höhenflug von 5450 m. Garros ließ jedoch nicht locker und am Schlusse des vergangenen Jahres war er mit seiner am 11. Dezember zu Tunis vollbrachten Höchstleistung wieder im Besitze des Titels, den er nun an Perreyon abgeben mußte. Da der Flug offiziell kontrolliert wurde, wird er auch zweifellos anerkannt werden. Der erste registrierte Höhenrekord war der von Latham gelegentlich des ersten Meetings von Reims 1909 mit 155 m geschaffene. Seither wurde der Höhenrekord durch 26 Leistungen auf das 38fache hinaufgeschraubt.

DISTANZWELTREKORD FÜR KUGELBALLONS.

PARIS—WOLTSCHI (2400 KILOMETER).

Der von dem Franzosen Biennaimé und seinem Landsmann Rumpelmayer gelegentlich des im Oktober vorigen Jahres abgehaltenen Gordon-Bennett-Fliegens der Kugelballons geschaffene Weltrekord der Distanz ist von Rumpelmayer um 200 km verbessert worden.

René Rumpelmayer stieg am 26. März um 11 Uhr abends in einem 2200 m³ fassenden Ballon, begleitet von Frau Goldschmidt, in Lamotte Beuville bei Paris auf mit der Absicht, die letzte Distanzhöchstleistung, an der er selbst beteiligt war, zu verbessern. Der mit ausgiebigem Ballast ausgerüstete Ballon wurde von einem sturmartigen Westwind über Deutschland nach Rußland getrieben und

landete am 28. März um 5 Uhr nachmittags, also nach einer ununterbrochenen Fahrt von 41 Stunden bei Woltschi im Gouvernement Charkow, 2400 km vom Aufstiegsplatze entfernt. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit beträgt ungefähr 60 km.

Der erste von der Fédération Aéronautique Internationale anerkannte Distanzweltrekord für Kugelballons wurde vom Grafen H. de La Vaulx mit der vom 9. bis 11. Oktober 1900 vollbrachten Luftreise Paris — Koro-syehoff (1925 km) geschaffen.

Zu Beginn des Jahres 1912, vom 6. bis 8. Januar, durchflog M. E. Dubonnet die 1987 km lange Strecke Paris—Soholowka, womit der Weltrekord, wenn auch nicht erheblich, verbessert wurde.

Bemerkenswerterweise fallen die direkten Fluglinien dieser beiden Rekordfahrten mit der Fahrtrichtung der eben vollbrachten Distanzfahrt fast zusammen.

Am 27. und 28. Oktober 1912 gelegentlich des von Stuttgart ausgehenden Gordon-Bennett-Flieges erreichten Maurice Bieuaisé und der jetzige Weltrekordträger den 2200 km entfernten Ort Ryazan, südöstlich Moskau, womit der Weltrekord um ungefähr die gleiche Distanz verbessert wurde, wie sie durch die jüngste Distanzfahrt erfolgt ist.

DER FRANZÖSISCHE ERFINDERPREIS.

Für die Erhöhung der Sicherheit im Flugzeuge schreibt die „Union pour la sécurité en Aéronautique“ einen mit der Riesensumme von 400.000 Francs dotierten internationalen Wettbewerb aus. Bezeichnenderweise steht an der Spitze der Preistifter das französische Kriegsministerium mit der ansehnlichen Zeichnung von 300.000 Francs.

Die Ausschreibung gibt bloß bekannt, welche formalen Bedingungen die Bewerber zu erfüllen haben, vermeidet es aber geistlich, auch nur anzudeuten, nach welcher Richtung hin die Konstrukteure die Aufgabe zu lösen versuchen sollen. Das Kriegsministerium hat sich das Recht an den Ankauf der prämierten Apparate gesichert.

Der Ausschreibung sind folgende Punkte zu entnehmen:

Am Wettbewerbe können nur flugfähige Apparate teilnehmen; Pläne, Beschreibungen, Modelle etc. werden nicht berücksichtigt.

Der große Preis von 400.000 Francs ist unteilbar. Er wird dem Urheber jenes Apparates verliehen, der nach dem Urteile der Jury ein außerordentliches Maß der Sicherheit bietet. Die anderen Erfinder, deren Apparate in dieser Hinsicht hervorragen, erhalten durch die Jury festgesetzte Prämien von mindestens je 20.000 Francs.

Es können sich Konkurrenten aller Nationen an dem Wettbewerbe beteiligen. Die Nennungen sind bis 1. Januar 1914 unter Beischluß eines Neungeldes von 200 Francs an M. le Président de l'Union pour la Sécurité en Aéronautique, au siège de l'Aéro Club de France, Paris I., rue François I. 85, zu richten. Der Nennung muß beigefügt sein: 1. Eine mit Zeichnungen versehene kurze, aber hinreichend klare Beschreibung des Apparates, seines Prinzips und seiner Arbeitsweise; diese Beschreibung muß die Besonderheiten hervorheben, die nach Meinung des Erfinders einen Fortschritt hinsichtlich der Sicherheit bedeuten. 2. Eine Erklärung, daß der Konkurrent mit dem Reglement einverstanden ist. 3. Eine Erklärung, die die Union, deren Vertreter oder Agenten von jeder Verantwortlichkeit gegenüber dem Konkurrenten oder dessen Rechtsfolger freimacht, falls Indiskretionen oder Enthüllungen über die Erfindung vorkommen sollten,

4. Eine Erklärung, die die Union, deren Vertreter und Agenten von jeder Verantwortlichkeit irgend welcher Art für Unfälle freimacht, die im Laufe der Vorführungen und Versuche der Erfindung sich ereignen könnten. 5. Eine Erklärung, in welcher der französische Regierung das Vorkaufsrecht für die Erfindung angeboten wird, falls die Erfindung eine Belohnung von mindestens 50.000 Francs erhält. Das Vorkaufsrecht ist bis zum 1. Januar 1915 gültig. — Diese verschiedenen Erklärungen müssen nach den im Sekretariat anliegenden Entwürfen abgefaßt sein.

Jedem Konkurrenten wird, sobald die Union die Gültigkeit seiner Einschreibung anerkannt hat, eine Empfangsbestätigung ausgehändigt, die ihn zur Teilnahme am Wettbewerbe ermächtigt. Diese Empfangsbestätigung verpflichtet die Union nicht zur Prüfung des Apparates, wenn, ehe diese beginnen konnte, die vorhandenen Mittel bereits verteilt sind; in diesem Falle wird aber die Einschreibgebühr zurückgezahlt.

Eine Jury ist beauftragt, die Apparate zu prüfen, alle ihr nützlich erscheinenden Experimente vornehmen zu lassen, den Grand Prix und die Prämien auszusprechen. Gegen ihre Entscheidungen gibt es keine Berufung; sie werden erst endgültig nach ihrer Anerkennung durch die Union.

Die Jury besteht aus 15 Mitgliedern, von denen zehn von der Union, eines vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten, eines vom Marineministerium und drei vom Kriegsministerium ernannt werden.

Die funktionshereiten Apparate müssen spätestens zwei Monate nach Empfang des Einschreibegesuches zur Verfügung der Jury gehalten werden. Auf eine Bescheinigung des Präsidenten der Jury hin wird das Neungeld von 200 Francs jedem Konkurrenten zurückgezahlt, der diese Bedingung erfüllt hat. Die Jury nimmt selbst die Prüfung der vorgeführten Apparate vor oder läßt sie durch zu diesem Zwecke ernannte Kommissäre vornehmen. Sie setzt Datum und Art dieser Prüfung fest und läßt, falls sie es für gut befunden, gewisse Versuche und Experimente vornehmen, die sie für jeden Apparat bezeichnen kann. Diese Versuche und Experimente werden auf Kosten und Gefahr des Konkurrenten vorgenommen, der dadurch, daß er sie ausführt, alle Verantwortlichkeit übernimmt. Ein Apparat kann sich nur um den Grand Prix bewerben, wenn er im funktionierenden Zustande an einem Rundfluge von 100 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 60 km in der Stunde teilgenommen hat.

Im Wettbewerbe sind die vorgeführten Apparate Gegenstand einer individuellen Abschätzung und nicht einer vergleichenden Abschätzung. Die Zuerteilung des Grand Prix und der Prämien kann erfolgen, sobald die Jury schätzt, in der Lage zu sein, über einen Apparat zu urteilen. Sie erfolgt durch Abstimmung und ist nur gültig, wenn der Sitzung wenigstens drei Viertel der Mitglieder beizuhören und die Majorität wenigstens drei Viertel der Abstimmenden nützt. Was die Prämien anbetrifft, so wird zuerst abgestimmt, ob ein vorgeführter Apparat eine Prämie verdient; eine oder mehrere spätere Abstimmungen setzen dann die Höhe der Prämie fest.

Die Entschlüsse der Jury werden den Interessenten mitgeteilt, sobald sie definitiv geworden sind. Wenn der Grand Prix erteilt ist oder die für die Prämien verfügbaren Mittel erschöpft sind, werden die Konkurrenten hiervon benachrichtigt.

Die Vollmacht der Jury erlischt am 1. Juli 1914, dem Schlusstage des Wettbewerbes.

Falls die Geldmittel, die der Union zur Verfügung gestellt sind, am 1. Juli 1914 nicht völlig veranlagt sind, kann sie einen neuen Wettbewerb veranstalten, dessen Reglement sie im zweiten Semester 1914 anstellen wird.

DIE „WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“ sollte jedermann abonnieren, der sich für Luftschifffahrt und Flugtechnik interessiert, denn er findet darin regelmäßig alles Neue und Wissenswerte aus diesen beiden Gebieten.

Die Deutsche Nationalflugspende.

Die Nationalflugspende in Deutschland, deren Sammlungen, wie schon mitgeteilt, über sieben Millionen Mark ergeben haben, soll nun den deutschen Fliegern und der deutschen Fliegzeugindustrie zukommen. Der Verwaltungsausschuß hat in seiner letzten Sitzung über die Verwendung der Gelder aus der Spende vorläufig für das Jahr 1918 endgültige Beschlüsse gefaßt, die ohne wesentliche Änderungen an die bei früheren Verhandlungen ins Auge gefaßten Gesichtspunkte sich anlehnen.

Nach langwierigen Verhandlungen ist es der Nationalflugspende dank dem Entgegenkommen der deutschen Versicherungsgesellschaften gelungen, in Ergänzung der Leistungen der Reichsfliegerstiftung eine Versicherung der Flieger gegen Unfall durch deutsche Gesellschaften — und zwar zu einer verhältnismäßig geringen Prämie — zu Stande zu bringen und dadurch jeden deutschen Flieger im Falle einer durch Unfall erfolgten Arbeitsunfähigkeit vor Sorgen um seinen Lebensunterhalt zu bewahren. Die Versicherung erfolgt unter Geschäftsführung der »Viktoria« und unter Mitbeteiligung des »Nordsterns«, des Stuttgarter Vereins und der »Wilhelma«. Ein System »der Prämierung von Stundenflügen« wird den alten Fliegzeugführern ermöglichen, sich die Versicherungsprämie und noch weitere größere Summen unter zunächst leichten Bedingungen zu erwirken. Diese Bedingungen sollen jährlich neu aufgestellt werden, um eine systematische Steigerung der Fliegleistungen zu erreichen.

Die Anbahnung von neuen Piloten soll sich bis zum 1. Oktober lediglich auf solche junge Leute erstrecken, die bereit sind, an diesem Termin in die Fliegertruppe einzutreten, und auf Personen des Berufsstandes vom Gefreiten aufwärts im Alter bis zu 35 Jahren. Nach dem 1. Oktober werden auch Personen mit besonderer technischer Vorbildung ohne Rücksicht auf ihr militärisches Verhältnis ausgebildet werden. Die Auswahl wird zunächst den Fabriken überlassen, denen auch die Ausbildung obliegt. Fliegerschulen kommen für diese Ausbildung nicht in Frage. Für die dringend notwendige theoretische Ausbildung sollen besondere Anstalten vorgesehen werden.

Die Nationalflugspende hat an zuständiger Stelle die Erteilung der Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienst als Fliegzeugführer unter der Voraussetzung besonderer praktischer und theoretischer Leistungen angefordert. Es steht zu erwarten, daß dieser Anregung in Kürze stattgegeben wird.

Für den Wettbewerb der Vereine ist ein Zuschuß bis zu 150.000 M., für einen im Jahre 1914 zu veranstaltenden Wasserschlittenwettbewerb sind Preise von 100.000—125.000 M. in Aussicht genommen. Ferner sind für eine größere Zahl von Fliegstützpunkten Beihilfen bewilligt worden.

Für die sogenannten Zuverlässigkeitspreise der Nationalflugspende wurden folgende Bestimmungen getroffen:

Die Nationalflugspende zahlt deutschen Fliegzeugführern, die in der Zeit vom 1. März bis zum 31. Dezember 1918 auf in Deutschland hergestellten, mit deutschen oder ausländischen Motoren versehenen Fliegzeugen außerhalb sonstiger Konkurrenzen eine Stunde ohne Zwischenlandung fliegen, einen Preis von 1000 M. und für jede weitere ohne Zwischenlandung geflogene Stunde einen Zusatzpreis von je 1000 M. Wird der Flug mit Passagier — gegebenenfalls unter Ergänzung des Passagiergewichts durch Ballast auf 65 kg — oder mit Ballast von 65 kg angeführt, so wird zu obigen Preisen ein Zusatzpreis von 500 M. für jede Stunde gezahlt, sofern gewisse weitere, die Distanz des Fluges betreffende Bedingungen erfüllt werden.

Derjenige Fliegzeugführer, der bei der Bewerbung um vorstehende Preise jeweils die längste Zeit, mindestens aber sechs Stunden, ununterbrochen geflogen ist, erhält aus der Nationalflugspende so lange eine monatliche Rente von 2000 M. bis zum Gesamtbetrage von 10.000 M., bis ein anderer (auch ein Militärliegzeugführer) seine Flugzeit übertrifft. Die Rente wird am Ende

jedes Monats für die Zeit gezahlt, während der ein Fliegzeugführer den Rekord hält. Der erste Tag wird voll, der letzte nicht gerechnet.

Die Beteiligung am Einstundenfluge ist nur für solche Fliegzeugführer offen, für deren Ausbildung aus der Nationalflugspende keine Prämie gezahlt worden ist.

Die Kontrolle der Fliegleistungen erfolgt durch einen Fliegeroffizier oder zwei vom Deutschen Luftfahrerverband anerkannte Sportsteuere nach dessen allgemeinen Vorschriften. Angestellte der gleichen Firma dürfen weder untereinander noch für den Inhaber und dieser nicht für seine Angestellten Sportsenge sein.

Von der erlogenen Prämie behält die Nationalflugspende, falls der Fliegzeugführer den Versicherungsbetrag für das laufende Jahr noch nicht voll bezahlt hat, einen Betrag bis zu 135 M. zur Bezahlung der laufenden Versicherungsprämie zurück. Die Ausnahme einer Prämie verpflichtet den Empfänger, sich für den Kriegsfall unbeschränkt, im Frieden während des folgenden, mit dem Empfang der Prämie beginnenden Jahres für eine besondere dreiwöchige Übung der Heeresverwaltung zur Verfügung zu stellen.

Deutsche Fliegzeugführerinnen erhalten bei gleichen Leistungen gleiche Prämien ohne Übernahme der oben genannten Verpflichtungen. Militärlieger erhalten an Stelle der Geldpreise besondere Ehrenpreise.

Jeder Bewerber erhält vorstehende Preise und Zusatzpreise nur einmal, die Rente beliebig oft.

Für den Nationalflugpreis bestehen folgende Vorschriften: Derjenige deutsche Fliegzeugführer, der in der Zeit vom 1. März bis zum 31. Dezember 1918 auf einem in Deutschland hergestellten, mit deutschem oder ausländischem Motor versehenen Fliegzeug außerhalb sonstiger Konkurrenzen mit Passagier oder mit Ballast gemäß den Bestimmungen der Zuverlässigkeitspreise innerhalb 24 Stunden vom Aufstieg an die in der Luftlinie zwischen Anstieg und Landungsplatz gemessene längste Entfernung über Land durchfliegt, erhält als Prämie so lange eine monatliche Rente von 3000 M. bis zum Höchstbetrag von 15.000 M., bis ein anderer deutscher Fliegzeugführer (auch Militärliegzeugführer) diese Fliegleistung überbietet. Die Rente wird am Ende jedes Monats für die Zeit ausbezahlt, in welcher der Fliegzeugführer den Rekord hält. Der erste Tag wird voll, der letzte nicht gerechnet. Als Mindestleistung wird eine Gesamtstrecke von 500 km erforderlich.

Die Kontrolle der Fliegleistungen erfolgt in gleicher Weise, wie es für die Zuverlässigkeitspreise vorgeschrieben ist; außerdem aber können Offiziere, Reserveoffiziere, Amts- und Gemeindevorsteher hinsichtlich des Ortes und der Zeit der Landung als Sportzeugen dienen. Für Militärlieger werden Ehrenpreise ausgesetzt.

Frankreichs Nationalflugspende.

Am 17. März fand in Paris eine Versammlung des Komitees der Nationalflugspende statt. Neben den der Staatskasse bereits zugeflossenen Geldern hat dieses Komitee 2.628.885 Francs zusammengebraucht. Von dieser Summe werden 1.639.560 Francs zum Ankauf von 108 Flugmaschinen verwendet, von denen 67 bereits im vorigen Jahre gekauft und in Benutzung genommen worden sind. 250.000 Francs, zu denen noch die Spende der Brüder Michelin von 100.000 Francs kommt, sollen zur Ausbildung von 76 Fliegchülern dienen. 682.190 Francs werden mit Autorisation des Kriegsministeriums zur Schaffung von 32 im Lande verteilten Fliegleistungen benannt. 40.418 Francs sind reserviert für Forschungen für die Sicherheit der Flugsenge, 6169 Francs für das Marinefliegwesen und 15.246 Francs bleiben verfügbar.

Die Staatskasse selbst hat bis zum 28. Februar 1.824.280 Francs erhalten. Diese Summe wird, wie folgt, verteilt: 814.366 Francs für den Ankauf von 54 Flugmaschinen, wovon fünf bereits im Dienst sind, 65.702 Francs für das Marinefliegwesen, 54.187 Francs für die Schaffung von Fliegstützpunkten, 70.714 Francs für die

Entwicklung des Militärluftwesens und 319.276 Francs bleiben verfügbar.

Die durch die Nationalflugschiffspende zusammengebrachte Summe beträgt insgesamt 3.948.165 Francs. Hierzu kommen noch mehrere hunderttausend Francs, die noch nicht eingegangen sind.

Das nationale Komitee legt besonderen Wert darauf, zahlreiche über das Land zerstreute Flugstationen einzurichten. Für 32 solcher Stützpunkte sind die Arbeiten bereits im Gange. Die Staatskasse hat dem Komitee weitere 400.000 Francs überwiesen, die zur Schaffung von 25 Stationen dienen sollen. Im ganzen werden durch eigene Mittel, durch Mittel des Staatsschatzes sowie durch Vermittlung der Association Générale Aéronautique und der Ligne Nationale Aérienne 65 Stationen geschaffen werden, und zwar sollen diese 50 km voneinander entfernt an folgenden Luftstraßen liegen: Paris—Dünkirchen, Paris—Lille, Paris—Douai, Paris—Epinal, Paris—Belfort, Paris—Lyon, Paris—Saint Etienne, Paris—Clermont-Ferrand und Paris—Pau. Jede dieser Stationen, von denen der größte Teil bereits im Monat Juni fertiggestellt sein soll, wird ein Gelände von zehn Hektar umfassen. An jeder Station werden Hangars von 20 m Länge und 20 m Breite zur freien Verfügung für Zivil- und Militärflieger errichtet.

MILITÄR-LUFTSCHIFFERKURS.

Der diesjährige Luftschiffkurs findet in der Zeit vom 14. April bis 27. Oktober statt. Er wird aus einem Flieger- und Motorballonkurs bestehen. Als Lehrer haben die ständig in der Instruktion- und technischen Abteilung der Luftschifferabteilung kommandierten Offiziere zu fungieren.

Wie die »Militärische Rundschau« ferner meldet, sind alle Frequentanten des Frühjahrs- und Herbstkurses 1912, die bis 7. April d. J. die Feldpilotsenprüfung noch nicht abgelegt haben, in die in Görz zu etablierende »Feldpilotsenschule« zu vereinigen. Die Kommandierung aller mit Erlaß Abt. 7 Nr. 7405/1 und 8373 1912 einberufenen Frequentanten ist ab 1. April d. J. als dauernde zu betrachten.

In den Fliegerkurs 1913 werden einberufen: Leutnant Alfred Heide des Infanterieregiments Nr. 1, Leutnant Oskar Fekete des Infanterieregiments Nr. 6, die Oberleutnants Gustav Studeny des Infanterieregiments Nr. 14, Ferdinand Banfield, Josef Illicher und Leutnant Leopold Zwicker, alle drei des Infanterieregiments Nr. 17, Oberleutnant Eugen Capari des Infanterieregiments Nr. 19, Leutnant Karl Kollitsch des Infanterieregiments Nr. 23, Oberleutnant Josef Jaklic und Leutnant Viktor Nowy, Edler von Wallersberg, beide des Infanterieregiments Nr. 27, Oberleutnant Erich Kahler und Leutnant Rudolf Kunos, beide des Infanterieregiments Nr. 29, die Oberleutnants Josef Smetana und Karl Nikitsch, beide des Infanterieregiments Nr. 35, Jenő Kars des Infanterieregiments Nr. 44, Otto Blumewitz des Infanterieregiments Nr. 45, Leutnant Maximilian Perini des Infanterieregiments Nr. 47, die Oberleutnants Viktor Sibrava des Infanterieregiments Nr. 54, Hugo Schwab des Infanterieregiments Nr. 57, Robert Oswald des Infanterieregiments Nr. 62, Ljibisav Kosanovic des Infanterieregiments Nr. 78, Ferdinand Ritter Cavallar von Grabensprung des Infanterieregiments Nr. 90, 1. Bataillon, Ernst Flatz des Infanterieregiments Nr. 91, Leutnant Karl Sabietich des Infanterieregiments Nr. 94, Oberleutnant Nikolaus Wagner von Flerheim des Infanterieregiments Nr. 101, Leutnant Adolf Fürst des Infanterieregiments Nr. 102, Oberleutnant Rudolf Köppl des bosnisch-hercegovinischen Infanterieregiments Nr. 1, die Leutnants Bruno Molteni des bosnisch-hercegovinischen Infanterieregiments Nr. 2, 3. Bataillon, Albert Sanchez de la Cerda des bosnisch-hercegovinischen Infanterieregiments Nr. 4, Johann Ventura des Feldjägerbataillons Nr. 5, Manfred Georgievic des Feldjägerbataillons Nr. 23,

Friedrich Rosental des Dragonerregiments Nr. 15, die Oberleutnants Peter Freiherr Balch von Varadiades des Husarenregiments Nr. 7, Georg Edler von Lehmann des Ulanenregiments Nr. 4, Leutnant Artur Böhm des Feldkanonenregiments Nr. 3, Oberleutnant Robert Schwarz des Feldkanonenregiments Nr. 30, die Leutnants Adolf Pieler des Festungsartillerieregiments Nr. 5, Johann Gehlrich der Traindivision Nr. 13 und Hauptmann des Ingenieuroffizierskorps Ferdinand Deutelmöser der 8/HB-Abteilung des Kriegsministeriums.

In den Motorballonkurs werden einberufen: die Oberleutnants Alfons Tintner des Infanterieregiments Nr. 6, 1. Bataillon, Stephan Hajdn des Infanterieregiments Nr. 12, 4. Bataillon, Leutnant Friedrich Seidl des Infanterieregiments Nr. 34, die Oberleutnants Ferdinand Baumann des Infanterieregiments Nr. 49, Nikolaus Gamber des Infanterieregiments Nr. 63, Leo Gerhardsinger des Infanterieregiments Nr. 74, Emmerich Pachner von Zobor des Sappeurbataillons Nr. 5.

Die Frequentanten haben sich am 14. April, 9 Uhr vormittags, beim Kommando der Luftschifferabteilung (Wien, 10. Bezirk, Artilleriearsenal) zu melden. Sämtliche Frequentanten sind in Wien durch Spezialärzte des Garnisonsspitals Nr. 1 nochmals über ihre physische Eignung zum Fliegerdienst zu untersuchen.

Für eine künftige Einberufung werden in Vorbereitung genommen:

A. Für den Fliegerkurs: Johann Wierzejski des Infanterieregiments Nr. 1, 1. Bataillon, Oberleutnant Oskar Zeindler des Infanterieregiments Nr. 5, 2. Bataillon, die Leutnants Karl Huppner und Hubert Polaczek, beide des Infanterieregiments Nr. 24, die Oberleutnants Adolf Bauer des Infanterieregiments Nr. 28, Franz Schiller des Infanterieregiments Nr. 43, Leutnant Johann Urban des Infanterieregiments Nr. 46, die Oberleutnants Hans Edler von Prax des Infanterieregiments Nr. 47, Franz Hübner des Infanterieregiments Nr. 49, die Leutnants Artur Kollitsch des Infanterieregiments Nr. 56, Josef Jüngnickel des Infanterieregiments Nr. 57, die Oberleutnants Wladimir Benes und Alexander Kaufmann, beide des Infanterieregiments Nr. 59, Leutnant Michael Fernengel des Infanterieregiments Nr. 62, Oberleutnant Ferdinand Taborsky des Infanterieregiments Nr. 67, Leutnant Wenzel Beranek des Infanterieregiments Nr. 71, die Oberleutnants Othmar Blaschutty des Infanterieregiments Nr. 80, Rudolf Suchy des Infanterieregiments Nr. 85, die Leutnants Konstantin Plavick des Infanterieregiments Nr. 86, 3. Bataillon, Oskar Sheybal des Infanterieregiments Nr. 89, Longina Ritter von Piskorowicz-Litynski des Infanterieregiments Nr. 90, 1. Bataillon, die Oberleutnants Alfons Martin des Infanterieregiments Nr. 97, Artur Haefner des bosnisch-hercegovinischen Infanterieregiments Nr. 3, 3. Bataillon, Rudolf Hanisch des Feldjägerbataillons Nr. 8, die Leutnants Robert Wolseger des Feldjägerbataillons Nr. 8, Raoul Stojaslawic des Feldjägerbataillons Nr. 21, Ladislav Dobrovits des Husarenregiments Nr. 5, Adalbert Fenzl des Feldkanonenregiments Nr. 38, Josef Oppenberger des Gebirgsartillerieregiments Nr. 13, Richard Hübner der reitenden Artilleriedivision Nr. 10, Oberleutnant Wilhelm Krenn des Sappeurbataillons Nr. 2, Leutnant Otto Freiss des Sappeurbataillons Nr. 11.

B. Für den Motorballonkurs: die Oberleutnants Josef Tausch des Infanterieregiments Nr. 82, Heinrich Habka des Infanterieregiments Nr. 87, Karl Grebenc des 3. Regiments der Tiroler Kaiserjäger, die Leutnants Karl Rozanic des Feldjägerbataillons Nr. 32, Theodor Milic von Zambarsk des Ulanenregiments Nr. 5, Theodor Pschor der Festungsartillerieregiments Nr. 1, die Oberleutnants Ferdinand Hassal des Festungsartillerieregiments Nr. 3, Kornel Poppe des Festungsartillerieregiments Nr. 5.

Alle diese für eine künftige Einberufung vorgesehenen Offiziere werden angewiesen, sich schon jetzt die nötigen Vorkenntnisse (insbesondere aus dem Motorwesen) durch Studium der einschlägigen Fachliteratur anzueignen oder zu erweitern.

Pilotsenschulen sind zu errichten in Fischamend, Wigner-Neustadt und Ujvidek (Neusatz).

Die Einteilung auf den Flugplätzen regelt das Verkehrstruppen-Brigadekommando auf Antrag des Kommandanten der Luftschifferabteilung.

Das Verkehrstruppen-Brigadekommando wird ermächtigt, auf Antrag des Kommandanten der Luftschifferabteilung jene Frequentanten, die eine entsprechende Absolvierung des Luftschifferkurses nicht gewärtigen lassen, von dessen weiterer Frequentierung zu entheben und zu ihren Truppenkörpern einrücken zu lassen. Hiervon ist nachträglich dem Kriegsministerium die Meldung zu erstatten.

In den Pilotenschulen sind die Frequentanten neben der Ausbildung im ausübenden Pilotendunk noch a) im Automobildfahren, b) in der Motorenkunde, c) Flugzeugtheorie, d) Fluglehre, e) im Beobachtungsdienst und in den militärischen Fächern zu unterrichten.

Als Lehrer für den Beobachtungsdienst und die militärischen Fächer werden vom Chef des Generalstabs auf die Zeit vom 7. bis 20. Juli zugewiesen:

Der Pilotenschule in Wiener-Neustadt der Hauptmann des Generalstabskorps Leopold Klusacek, eingeteilt im Etappenbureau des k. u. k. Generalstabs; der Pilotenschule in Fischamend der Hauptmann des Generalstabskorps Oskar Rosmann, eingeteilt im Operationsbureau des k. u. k. Generalstabs; der Pilotenschule in Ujvidék (Neusatz) der Hauptmann des Generalstabs Eugen Freiherr Gayer von Ehrnberg, eingeteilt beim 36. Infanterie-Truppene divisionskommando in Agram.

DIE LUFTFLOTTENAKTION.

Erzherzogin Zita hat, einer vom Zentralkomitee zur Schaffung der österreichischen Luftflotte unterbreiteten Bitte entsprechend, das Protektorat über die vom Zentralkomitee in den einzelnen Kronländern aus Leben zu rufenden Damenkomitees übernommen. Wie bekannt, ist kürzlich Erzherzog Karl Franz Josef Protektor des Zentralkomitees geworden, und indem Erzherzogin Zita sich nunmehr an die Spitze der Damenkomitees stellt, gibt das erzherrzogliche Paar einen neuen Beweis des großen Interesses, welches es dem militärischen Fliegen und dem patriotischen Unternehmen des Zentralkomitees entgegenbringt.

Die Bildung der Damenkomitees wurde vom Zentralkomitee vor längerer Zeit in Angriff genommen und ist in Wien und in einigen Kronländern bereits gesichert, in anderen Landeshauptstädten dem Abschlusse nahe. Den Damenkomitees fällt die Aufgabe zu, die patriotischen Bestrebungen des Zentralkomitees zu fördern und zu unterstützen, und es soll dieser Zweck insbesondere durch das Arrangement gesellschaftlicher Veranstaltungen erreicht werden.

TODESOPFER.

Am 12. März geriet bei den Kölner Luftschiffübungen, als kurz nach 1 Uhr das Militärluftschiff »P. 2« landete, ein Soldat unter das Luftschiff und wurde so schwer verletzt, daß der Tod sofort eintrat. Der Verunglückte war an einem Seil hängen geblieben und wurde von einem Schraubewinkel getroffen. Die Übungen wurden sofort abgebrochen.

Am 16. März fand auf dem Flugplatz Ambérieux-Bugey bei Lyon eine Flugveranstaltung statt. Der erst siebenjährige Flieger Eugène Mercier vollführte einen Flug, stürzte aus 20 m Höhe in einer Kurve ab und war sofort tot.

Am 19. März stürzte auf dem Militärflugfeld Malpense bei Mailand Hauptmann Moreno mit einem Caproui-Fludecker aus 130 m Höhe ab. Der Apparat wurde vollständig zerschmettert. Als man den Hauptmann hervorholte, war er schon tot.

Am selben Tag fand gleichfalls in Oberitalien ein anderer Flieger den Tod, nämlich Pietro Primavesi. Er

stieg um 1/5 Uhr nachmittags in Mailand an, um nach Laganò zu fliegen. Als er über dem Laganòsee angelangt war, sah man ihn die Richtung nach dem Campo Marzio nehmen, wo er landen sollte. Er befand sich gerade in der Nähe von Cavallio, als der Apparat ins Schwanken geriet und aus einer Höhe von ungefähr 100 m in den See stürzte. Der Apparat hielt sich ganz kurze Zeit auf dem Wasser und versank dann mit seinem Lenker. Ein kleines, in der Nähe befindliches Boot, das rasch hinzueilte, konnte nur noch Trümmer der Flügelschraube anfischen. Primavesi war von seinem Apparat in die Tiefe gezogen worden. Der See ist aus der Unfallstelle sehr tief und es ist darum unwahrscheinlich, daß man die offenbar im Flugapparat verstrickte Leiche des Verunglückten wird bergen können.

Am 21. März machte der serbische Sergeant Michael Petrović einen Rekognoszierungsflug über den Werken von Skutari. Der Zweidecker flog in einer Höhe von ungefähr 1200 m, als er sich plötzlich überschlug, zu Boden stürzte und Petrović unter seinen Trümmern begrub. Die Ursache des plötzlichen Absturzes konnte nicht festgestellt werden, da sowohl der Apparat wie die Leiche total zerschmettert waren. Man vermutet, daß der Pilot, von einem feindlichen Geschosse getroffen, das Steuer losließ und der führerlose Apparat abstürzte.

In Tokio fand am 28. März ein Schauderspiel vor Parlamentsmitgliedern statt, an dem sich ein Parseval-Lenkbalken und vier Aeroplanen beteiligten. Ein Blériot-Apparat stürzte aus einer Höhe von ungefähr 300 m ab, wobei seine Insassen, die Leutnants Tokuda und Kimura, getötet wurden.

NOTIZEN.

VON LUZERN aus will Charles Favre im Flugzeug über den St. Gotthard nach Venedig fliegen.

20.000 KUBIKMETER soll einer der Lenkbalken fassen, deren Bau für die französische Armee in Aussicht genommen ist.

DIE GENTER Weltausstellung wird namentlich von der französischen Luftfahrtindustrie reichlich beschickt werden.

DER ITALIENISCHE HÖHENREKORD der Aeroplane wurde am 16. März zu Aviano von Leutnant Hector de Carolis auf 2700 m verbessert.

KARL MILLA, einer von der alten Garde der Wiener Flugtechniker, hat einen Schlaganfall erlitten und liegt jetzt, teilweise gelähmt, krank darnieder.

DIE BELGIER haben eine umfassende Verwendung der Luftfahrzeuge in den Kolonien beschlossen. Der Auftrag ist im Kongo mit Aeroplanen bereits gemacht.

IN JAPAN wurde eine Regierungsvorlage genehmigt, welche den Fliegern, beziehungsweise ihren Angehörigen eine Pension gewährt, falls den Piloten ein Flugunfall zustoßt.

EINEN AMERIKANISCHEN REKORD hat der chilenische Flieger Figueroa am 26. März geschaffen, indem er die Strecke Batuco—Valparaiso (390 km) in 2 : 30 : 00 durchflog.

VON LEIPZIG NACH AAMAO in Schweden ist Dr. Giese mit seinem Kugelballon geflogen. Er war am Karstadttag abends aufgestiegen und landete am Ostermontag mittags glatt.

DER LUFTKREUZER »Z. I.« in Metz wurde abgerüstet. Er ist unbrauchbar geworden. Das durch seine Zerlegung gewonnene Material wird beim Bau neuer Luftschiffe verwendet werden.

UNTEROFFIZIERE sollen nun, neben den Offizieren, gleichfalls zur Ausbildung zu Feldpiloten zugelassen werden. Damit folgt man bei uns dem deutschen und dem französischen Muster.

NIKOLAUS KOSTINE, der russische Flieger, der den Krieg auf bulgarischer Seite mitmachte, ist nicht, wie

gemeldet wurde, erschossen worden, sondern befindet sich in Kriegsgefangenschaft der Türken in Adrianopel.

NACH HABELSCHWERDT in Prendisch-Schlesien gelangte kürzlich der in Wien angestiegene österreichische Militärballon »Ragusa« unter Führung des Leutnants Max Machner mit den Feldpiloten Oberleutnant Sochor und Leutnant Alexay.

BRUNO HANUSCHKE, der durch seine besonders kühnen Flüge bekannte deutsche Pilot, hat die erste der von der Nationalflugspende ausgesetzten Prämien für den Einstundenflug in der Höhe von 1000 M. zuerkannt und ausgezahlt bekommen.

FÜR DIE MAI-FLUGWOCHE des Berliner Flugplatzes Johannisthal hat Herr J. Mandelbaum einen »Manoli-Preis« in der Höhe von 5000 M. gespendet. Die Bedingungen des Wettbewerbes wurden der Flugplatzverwaltung überlassen.

EIN TÜRKISCHER AÉROPLAN soll kürzlich von Balair nach Adrianopel und zurück geflogen sein. Ein türkisches Blatt empfahl der Regierung, einen Aéroplanverkehr zwischen Tschataldecha—Adrianopel und Balair—Adrianopel einzurichten.

HERMANN HOLD führte am 14. März bei Portose mit einem Lohner-Hydroplan einen prächtigen Flug über dem Meere aus, wobei er 2800 m Höhe erreichte. Nach 58 Minuten ging er glatt ans Wasser nieder.

AM 22. APRIL um 7 Uhr abends wird der Herausgeber dieses Blattes im großen Vortragssaale der »Urania« bei freiem Eintritt einen Vortrag über Luftschiffahrt und Flugwesen halten. Näheres über die Kartenansage wird rechtzeitig folgen.

EIN FRANZÖSISCHER BALLON mit drei Insassen landete am 10. März früh bei Soldin, einer märkischen Kreisstadt. Die Passagiere wurden von der Behörde einvernommen und, da sie sich ausweisen konnten, nach eingeholter Weisung aus Berlin wieder freigelassen.

EIN FLUGMEETING soll dieses Jahr wieder in Wien abgehalten werden. Der Aéro-Klub hat beim niederösterreichischen Landtag hierzu um eine Subvention von 30.000 bis 50.000 Kronen angesucht und es besteht die Hoffnung, daß der Betrag von 30.000 Kronen bewilligt werden dürfte.

AN DER RIVIERA, zwischen Monte Carlo und Nizza, herrscht ein ziemlich reger Aéroplanbetrieb. Viele Passagiere lassen sich in Beaulieu oder in Monte Carlo von den Aviatikern Devienne, Labonnet und Scoffer auf Wasserfluggelenken spazierenführen. Von Nizza aus unternahm Garros zahlreiche Flüge.

VON PARIS NACH LYON flog am 9. März Edouard Martin, der morgens von Etampes aus auf einem H. Farman-Doppeldecker mit Le Rhône-Motor startete. In Moulins und in Clayette hielt er Rast, wozu ihn besonders die große Kälte nötigte. Gegen Abend traf er in Lyon ein, nachdem er einen Weg von 500 km zurückgelegt.

IN SAINT-RAPHAEL hatte am 13. März Bréguet mit einem Passagier im Wasserflugzeug einen anstrengenden Zwischenfall zu bestehen. Vor dem geplanten Aufstieg auf dem Wasser fahrend, machte Bréguet eine zu scharfe Kurve, das Wasserflugzeug neigte sich und begann alsbald zu sinken. Beide Insassen wurden von Booten gerettet.

HOFFMANN, ein 23jähriger deutscher Flieger, machte am 13. März Flugübungen auf dem Oberriesenfeld bei München. Zum ersten Male wollte er im Gleitfluge landen. Durch den Anprall wurde er aus dem in Trümmer gehenden Flugzeug geworfen und mit schwerer Gehirnerschütterung bewußlos ins Garnisonslazarett geschafft.

DIE LIGA für Luftverteidigung in England fordert in einem Aufruf eine Million Pfund zur Schaffung einer großen englischen Luftflotte. Im Manifest heißt es, daß Deutschland in letzter Zeit auf aviatischem Gebiete ge-

waltige Fortschritte gemacht habe und daß England auch in der Luftflotte nicht schwächer sein dürfe als Deutschland.

IM AÉRO-CLUB DE FRANCE hat sich der Vorstand wie folgt konstituiert: Henry Deutsch, Präsident; Comte de La Vaulx, Jacques Balsan und Alfred Leblanc, Vizepräsidenten; Georges Besançon, Generalsekretär; Comte de Castillon de Saint-Victor, René Grosdidier, Paul Tissandier, Louis Blériot, André Michelin, Armand Deperdussin, Mitglieder.

IN DIE OSTSEE ist ein Freiballon geraten, und seine Insassen sind wahrscheinlich ums Leben gekommen. Bei Aalesund sahen am 30. März Fischer einen Freiballon auf dem Meer treiben, konnten ihn aber nicht erreichen. Später wurde der Ballon ohne Gondel am Alsen und ans Land getrieben. Über die Herkunft des Ballons ist vorläufig nichts bekannt.

VON SAN STEFANO aus unternahm am 22. März der deutsche Flieger Scherff mit dem türkischen Beobachtungsoffizier Kemal auf einem Mars-Doppeldecker einen Erkundungsflug nach Tschorlu, wobei die Stellung der bulgarischen Streitkräfte genau festgestellt wurde. Der Flug, der um 1/7 Uhr morgens begann, dauerte vier Stunden und zwei Minuten.

BEI ST. GALLEN wurden am Ostersonntag die ersten Schauflüge veranstaltet. Es starteten die Flieger Favre, Maffei, Taddei und Zuest. Der Schweizer Zuest stürzte infolge eines Steuerdefektes. Sein Passagier, der Oberleutnant der Gebirgsartillerie, Brunnenschweiler, wurde tödlich verletzt und Zuest selbst erheblich verwundet. Die Flüge wurden darauf abgebrochen.

ENVER BEI unternahm am 6. März als Beobachtungsoffizier einen Erkundungsflug von San Stefano aus auf einem Mars-Doppeldecker, den der deutsche Flieger Krey steuerte. Der preussische Leutnant der Reserve Krey ist vor wenigen Wochen, nachdem er in Leipzig die Feldpilotenprüfung bestanden hatte, als Militärflieger in türkische Dienste getreten und wurde sofort zum Hauptmann befördert.

EIN EIGENES MINISTERIUM für Luftschiffahrt wird, nach »Daily Telegraph«, in England geplant. Sachverständige sollen engagiert werden, um den Aufbau einer Luftflotte zu leiten. Freiwillige der Armee und Marine werden für den Luftschiffdienst bevorzugt werden; es soll jedoch eine Reserve gegründet werden, die aus ähnlichen Elementen wie die Territorialarmee besteht.

DIE MILITÄRLENKBALLONS »Dupuy de Lôme«, »Capitaine Ferber«, »Flenus«, »Adjudant Réaue«, »Adjudant Vincensot« und »Le Temps« der französischen Armee haben zusammen im verflochtenen Jahre 17.263 km durchfahren und eine Flugdauer von 450 Stunden zu verzeichnen. Die Zahl der beförderten Personen beträgt 1814. Von 290 Flugapparaten sind insgesamt 50079 km durchflogen worden.

HÉLÈNE DUTRIEU, die wohlbekannte französische Fliegerin, klagte den Aéroplankonstrukteur Roger Sommer, weil er ihr einen für eine Tournee bestimmten Flugapparat nicht rechtzeitig geliefert habe, wodurch ihr ein Schaden von 100.000 Francs erwachsen sei. Der Richter, welcher in dieser Streitsache zu urteilen hat, bezifferte den Schaden auf 5000 Francs, welcher Betrag der Fliegerin zugesprochen wurde.

GENERAL STEPHAN VON NIEBER, Ehrenpräsident des Deutschen Luftfahrer-Verbandes, korrespondierendes Mitglied des Berliner Vereins für Luftschiffahrt, ist vom deutschen Kaiser mit dem Stern zum Königlichen Kronenorden ausgezeichnet worden. Die Dekoration erfolgte als Anerkennung der hohen Verdienste, die Exzellenz von Nieber seit bekauntenmaßen um die Entwicklung der deutschen Luftfahrt erworben hat.

MIT DEM »Z. IV«, dem neuen deutschen Militär-luftschiff, sollen jetzt in größerem Maßstab Schieß- und Bombenwurfversuche unternommen werden. Auf dem Bodensee wird eine größere Fläche abgegrenzt, die aus

wechselnden Höhenlagen von 1000 bis 1600 m beschossen werden soll. Auf der Plattform des Luftkreuzers ist eine Vorrichtung angebracht, durch welche gleichzeitig zwölf Bomben abgeworfen werden können.

EINEN BEMERKENSWERTE FLUG vollführte am 9. März der Morane-Flieger Gilbert. Er stieg mittags bei Paris auf; landete um 1 Uhr 45 bei Nevers, setzte um 2 Uhr 15 seinen Flug fort und traf um 4 Uhr in Lyon ein. Er hat die 612 km lange Strecke in 3:30:08 durchfliegen und eine mittlere Stundengeschwindigkeit von 120 km entwickelt. Der beste Schnelligkeit benötigt 6:13:00, was einer Stundengeschwindigkeit von 82 km entspricht.

AUCH IN RUSSLAND scheint sich die Besorgnis vor der Luftspionage zu regen. Einer Petersburger Meldung zufolge erschien am Abend des 25. Februar ober der Festung Ivangorod ein Aéroplan, der mit einem Scheinwerfer das ganze Gelände ablichtete. Man will sogar die Detonation von Schüssen gehört haben. Nachdem der unheimliche Besucher den Festungsgürtel umkreist hatte, erlosch der Scheinwerfer und der Apparat flog gegen die Grenze zurück.

DIE „ASSOCIATION GÉNÉRALE Aéronautique“ hielt 15. März im Pariser Heim des Aero-Club de France unter dem Vorsitz des Präsidenten J. Balsan ihre Generalversammlung ab. Aus dem Bericht des Schriftführers Dubois-Le Cour geht hervor, daß der Verein im Jahre 1912 die Schaffung vieler Hangars und Landungsplätze veranlaßt sowie zur Organisation der Nationalversammlung sehr wirksam beigetragen hat. Der Association gehören über 6000 Mitglieder an.

DER DAUERREKORD im Fluge ohne Passagier, den der deutsche Flieger Friedrich hielt, wurde am 14. März in Johannisthal zunächst von ihm selbst auf einer Rumpler-Taube um acht Minuten, auf 5 Stunden 18 Minuten verbessert. Dann stieg der Pilot Seidelmayr mit einem Wright-Doppeldecker auf und brachte den Rekord auf 6 Stunden 10 Minuten.

LÉON BARTHOÜ, eines der bekanntesten und tätigsten Vorstandsmitglieder des Aero Club de France, ist angetreten, weil er bei der letzten Erneuerung des Vorstandes nicht wiedergewählt worden ist. Viele Mitglieder folgten sehr ostentativ seinem Beispiel. Das öffentliche Urteil über den Vorgang ist geteilt, doch scheinen alle, die die Sache aus einer gewissen Distanz betrachten, den Eindruck zu haben, daß hier persönliche Konflikte zu sehr herausgekehrt wurden.

ZU EINEM WETTBEWERB für Fahrräder mit schwingenden Tragflächen hat Bernard J. Dubois dem französischen Aéroklub einen Preis von 1000 Francs zur Verfügung gestellt. Dieser Preis ist als Ermunterungspreis gedacht und soll jenem Bewerber zufallen, der bis 20. Juni auf seiner A viette die größte Geschwindigkeit erreicht, wobei es nicht notwendig ist, daß sich die Maschine über den Boden erhebt. Die verlangte Minimalgeschwindigkeit ist 24 km in der Stunde.

FREGATTENLEUTNANT BANFIELD, einer der besten Piloten der k. u. k. Kriegsmarine, unternahm am 28. März mit einem zweiten Marineoffizier von Pola aus einen Flug, um den von Triest zur Inspizierung kommenden Admiral Erzherzog Franz Ferdinand zu begrüßen. Bei einer scharfen Wendung stürzte der Apparat ab, wobei Fregattenleutnant Banfield einen Bruch des Unterschenkels erlitt. Ein Torpedoboot barg die Verunglückten und der Schiffsarzt leistete ihnen die erste Hilfe.

DER TRIESTER FLIEGER WIDMER hat am 11. März den beabsichtigten Flug nach Rom angetreten. Da das Überfliegen von Triest aus militärischen Gründen verboten wurde, startete Widmer in Venedig und wollte über Ancona und Perugia sein Ziel erreichen. Er traf um 3 Uhr 50 auf dem Flugfelde von Ravenna ein und setzte um 5 Uhr 20 seine Reise nach Ancona fort. Bei Fano hatte er aber einen Motordefekt und war um 6 Uhr 30

zur Landung gezwungen, wobei der Apparat beschädigt wurde.

DAS GORDON-BENNETT-FLIEGEN der Kugelballons hat 21. jenes der Aéroplane 11 Nennungen erhalten. An der Wettfahrt der Freiballons werden sich Amerika, Deutschland, Frankreich, Österreich und die Schweiz mit je drei, Belgien, England und Italien mit je zwei Ballons beteiligen. An dem Wettbewerb der Aéroplane beteiligen sich England und Frankreich mit je drei, Amerika mit zwei Maschinen; Belgien, Deutschland und Italien entsenden je einen Apparat.

DEN TITEL „FLUGMEISTER“ hat als erster deutscher Offizier Leutnant Zwickau am 25. März erworben, indem er mit Leutnant Wentscher als Passagier von Leipzig in einer durchschnittlichen Höhe von 2000 m nach Dobersitz flog, dort landete und den Rückflug in gleicher Höhe ausführte. Er hat damit die Bedingungen für die dritte Fliegerprüfung erfüllt, die einen Überlandflug von 250 km in einer Minimalhöhe von 800 m mit Zwischenlandung und Landung im Kurvengleitflug vorschreibt.

DIE ITALIENISCHE HEERESVERWALTUNG gedenkt, jedes Armeekorps mit einem Aéroplangeschwader auszustatten, bestehend aus sieben Apparaten, vier Piloten, vier Beobachtungsoffizieren, 25 Bedienungsmannschaften und dem nötigen Material, wie zerlegbaren Schuppen, Automobile, Motorräder etc. Der Standort der einzelnen Geschwader wird jedoch nicht mit dem Sitz der Korpskommanden zusammenfallen. Eines wird in Sizilien, zwei in der Umgehung Roms, alle anderen aber in der Po-Tiefebene disloziert.

FÜR DIE VERBESSERUNG des Weltrekords der Distanz im Kugelballon setzt das Syndicat d'Initiative der Biarritz einen Preis von 2000 Francs aus. Der Wettbewerb muß von Biarritz ausgehen und ist bis 31. Oktober Mitgliedern des Aero Club de France und diesem affiliierter Vereine offen, sobald sie im Besitze des Führerdiploms sind. Zwischenlandungen, Ballast- oder Gaszufuhr und jedes motorische Hilfsmittel sind verboten. Nennungen sind eine Stunde vor dem Start an den Aero-Club de France zu richten.

EINEN WETTBEWERB für Krieglufthfahrzeuge schreibt das italienische Kriegsministerium für den Monat April aus. Zu diesem werden sieben Eindecker und sieben Doppeldecker italienischer Herkunft zugelassen. Die Hauptprüfung besteht in dem Rundfluge Turin—Mailand—Casale—Turin (300 km) mit vorgeschriebener Zwischenlandung in Mailand. Notlandungen ziehen das Ausscheiden des Bewerbers nach sich. Der Sieger erhält 20.000 Francs und außerdem werden sieben Apparate seines Modelles in Auftrag gegeben.

ALLE ZEPPELIN-KREUZER, welche künftig für die deutsche Armee oder die Marine gebaut werden sollen, wie „Berl. Lokalan.“ erfährt, mit Rücksicht auf die erfolgreichen Schießversuche mit einem Maschinengewehr auf dem neuen Zeppelin-Militärluftschiff „Z 4“ mit Maschinengewehren ausgerüstet werden. Die im Bau befindlichen Zeppelin-Kreuzer haben bereits Geschütze erhalten. »Die Bedeutung der Verwendung von Maschinengewehren auf den Luftschiffen liegt in deren Eigenschaft als Abwehr- und Angriffswaffe gegen die feindlichen Flieger.«

DER DEUTSCHE KAISER hat für den Prinz Heinrich-Flug, der vom 10. bis 18. Mai stattfinden soll, einen Ehrenpreis gestiftet. Es ist ein silberner Schild, mit dessen Ausführung der Berliner Bildhauer Professor Otto Rohloff betraut worden ist. Das Silberwerk zeigt auf einer schildförmig gestalteten Fläche in der Mitte einen fliegenden Adler. Darüber erscheint das Bildnis des Kaisers zwischen Emblemen der Fliegerkunst, wie Rädern und Schrauben, Flugzeugen und Motoren, darunter die Inschrift: »Kaiser Wilhelm II. dem Sieger im Prinz Heinrich-Flug 10. Mai 1913.«

BEI REIMS hatten am 13. März laut militärischem Befehl fünf Armeeaéroplane von dem dortigen

Manöverfelde aufzusteigen, um Verdun zu erreichen. Der erste Apparat, ein Eindecker, ging trotz starker Windstöße ohne Schwierigkeiten ab. Ein zweites Flugzeug aber, das die Unteroffiziere Chatelin und Nardin, letzterer als Beobachter, bestiegen hatten, kippte in 25 m Höhe um und stürzte jäh zu Boden. Die beiden Unteroffiziere erlitten schwere Verletzungen und ihr Zustand gibt den Ärzten des Spitals von St. Mennebold zu ernststen Bedenken Anlaß.

AUS ST. PETERSBURG meldet man, daß von einem besonderen Komitee, bestehend aus Mitgliedern des Kriegs- und des Marineministeriums sowie des Generalstabes, ein Gesetz ausgearbeitet wird, nach welchem die Luftschifferflotte für den Fall eines Krieges durch Reservisten verstärkt werden soll. Zu diesem Zwecke sollen alle nicht im Militärdienst stehenden russischen Flieger alljährlich zu einer Übung einberufen werden und an den Manövern aktiv teilnehmen. Desgleichen soll das Aeroplanmaterial derart vermehrt werden, daß stets eine genügende Anzahl in voller Bereitschaft für die Reservisten vorhanden ist.

DER „SUCHARD III.“, jener Kugelballon, mit dem von den Kanarischen Inseln unter Benützung der Passatwinde nach Amerika geflogen werden soll, ist jetzt von München nach Las Palmas gesandt worden. Die Unternehmer glauben, daß die Überfahrt in zehn Tagen möglich sei. Ein Dampfer wird den Ballon begleiten, die Gondel des Ballons ist so eingerichtet, daß sie sich im Notfall zwei bis drei Wochen über Wasser halten kann. Den Ballon wird der Aéronaut Brucker führen; die Dampferfahrt wird der Münchener Meteorolog Dr. Eugen Alt mitmachen. Auch Dr. Gans-Fabrice wird an der Expedition teilnehmen.

AUS GREIFSWALD in Pommern kommt uns die Nachricht zu, daß die beiden Schwestern Margarete und Elisabeth Große aus Meßsen am Ostersonntag im ersten Morgendämmer und bei starkem Regen südlich des genannten Ortes glatt gelandet sind. Sie waren am Mitternacht in Bitterfeld aufgestiegen, hatten anfangs mondhelle, dann aber finstere Nacht und trieben bei starkbewegter Luft mit einer Stundengeschwindigkeit von 40 bis 80 km der Ostsee zu, deren Küste sie um 1/6 Uhr früh erreichten. Die Schwestern sind bekanntlich diplomierte Führerinnen und zählen zu den kühnsten und eifrigsten Ballonfahrerinnen Deutschlands.

LINIENSCHIFFSLEUTNANT KLOBUČAR hat, wie die „Militärische Rundschau“ meldet, von der Marine-sektion des Kriegsministeriums das Abzeichen als Seefliegezugführer erhalten, welcher Rang dem eines Feldpiloten entspricht. Viktor Klobučar wurde, nachdem er im September 1911 als der erste Flugpilot der k. u. k. Kriegsmarine in Wiener-Neustadt die Pilotenprüfung abgelegt hatte, im Oktober jenes Jahres mit dem Kommando der neu errichteten aviatischen Station in Pola betraut, ist seither dort tätig und hat zahlreiche Flüge über der See angeführt, wodurch er nun auch der erste Flieger wurde, der den Titel Seefliegezugführer erhielt.

FÜR DEN LÄNGSTEN DISTANZFLUG ohne Zwischenanlandung setzt der Aero-Club de France einen Preis von 10.000 Francs aus. Der „Critérium d'Aviation“ betitelt Wettbewerb kann am 1. Mai aufgenommen werden und schließt am 31. Dezember. Der Flug hat entweder in Frankreich oder in Algerien stattzufinden, und zwar auf einer Strecke von 600 km, die in beiden Richtungen zurückzulegen ist. Der Rest der Distanz kann in geschlossener Bahn auf einem Flugfelde absolviert werden. Anmeldungen unter Beischluß des Nenngeldes von 100 Francs sind spätestens vier Tage vor Antritt des Fluges an die aviatische Kommission des Aero-Club de France zu richten.

IN GRAZ bemüht sich der Verein für Luftschiffahrt in Steiermark um den Erwerb eines Kugelballons. Das „Grazzer Volksblatt“ teilt diesbezüglich mit: „Der genannte Verein hat das Anbot auf Ankauf eines gebrauchten aber guten Freiballons zu einem ungewöhnlich niedrigen Preise erhalten. Um die nötigen Mittel aufzubringen, veranstaltet der Verein eine Subskription. Durch

den Erwerb eines eigenen Ballons wäre es möglich, Ballonfahrten zu verhältnismäßig geringen Preisen von Graz aus durchzuführen. Sollte Graz wirklich in absehbarer Zeit am Thalerhof ein Flugfeld erhalten, so wäre die Errichtung einer „Ballonstation“ eine sehr wünschenswerte Ergänzung dieser Bestrebung.“

EIN NEUES LUFTSCHIFFFAHRTSGESETZ hat das englische Reichsverteidigungsamt erlassen. Es soll den unangemeldeten Besuch fremder Luftfahrzeuge hintanhaltend, ihnen das Überfliegen der englischen Küste nur unter besonderen Bedingungen und an gewissen Punkten gestatten. Die Übertretung dieses Gesetzes wird mit sechs Monaten Gefängnis bestraft, eventuell wird auf das Flugzeug geschossen. Die erste Amtshandlung richtete sich gegen den französischen Flieger Marty, der am 8. März nachmittags mit einem Engländer als Passagier den Kanal zwischen Cap Gris Nez und Dover überquerte und in Dover wegen Benzinmangels landete. Beide wurden verhaftet, nach längerer Verhandlung aber wieder freigelassen.

„WASSERFLUG BODENSEE 1913“ heißt kurz die Wasseraéropfan-Konkurrenz, die heuer im Sommer bei Konstanz auf dem Bodensee von der Südwestgruppe des deutschen Luftfahrerverbandes veranstaltet wird. In Konstanz liegt die Organisation in den Händen der Flugzeugabteilung des Vereins für Luftschiffahrt am Bodensee, dessen Präsident Hauptmann von Kalinowski ist. Die Verhandlungen mit dem Kartell deutschen Flugzeugindustrieller und dem Reichsmarineministerium sind, wie „B. Z.“ am Mittag“ erzählt, nun so weit gediehen, daß die Veranstaltung sicher stattfindet, und zwar in der Zeit vom 29. Juni bis 5. Juli. Ein Teil der sehr bedeutenden Mittel ist bereits gesichert, doch sind noch weitere Zuwendungen nötig.

IM PATENTPROZESSE der Brüder Wright wurde am 27. Februar in Amerika folgende richterliche Entscheidung gefällt: Der Konstrukteur Curtiss und andere dürfen ihre Apparate in Zukunft weder erzeugen noch verkaufen, da alle das Patentrecht der Wrights verletzen. Der Schwerpunkt des Prozesses lag bekanntlich in der Vorrichtung zur Aufrechterhaltung des Gleichgewichtes während des Fluges. Die Wright-Maschinen erreichten dies durch Krümmung der Tragflächen und der Vertikal- und Horizontalsteuer, während bei Curtiss der gleiche Erfolg durch Hilfstagelchen angestrebt wird. Der Richter war nun der Ansicht, daß Curtiss das Prinzip des Wrightschen Patentes verwendet habe und nur die Konstruktionsdetails verschieden seien.

DAS MARINELUFTSCHIFF „L. 1“, das am 15. April d. J. aus Johannisthal nach Fuhlsbüttel überführt werden soll, wird, wie „B. Z.“ am Mittag“ erzählt, dort bis Ende Mai verbleiben; das Luftschiffdetachment und „L. 1“ gehen dann nach Berlin zurück, um für einige Zeit einem „Delag“-Schiff, das in Hamburg Passagierfahrten ausführen wird, die Halle abzutreten. Im Juli wird „L. 2“ von den Zeppelin-Werken in Friedrichshafen fertiggestellt sein und nach erledigten Probefahrten die Halle in Johannisthal beziehen. „L. 1“ dagegen wird von diesem Zeitpunkt ab wieder in Fuhlsbüttel stationiert, bis die neue dreibare Marindepollhalle, die an der Bahn Kaxhaven—Geestmünde liegen soll, zur Aufnahme für beide Kreuzer fertig sein wird.

DREIHUNDERT FLUGPILOTEN soll Rußland gegenwärtig aufzuweisen haben. Die wichtigste militärische Fliegerschule ist jene von Katscha bei Sebastopol. Aus ihr allein sind im Vorjahre 82 Offiziersflieger hervorgegangen. Diese Schule wird jetzt noch vergrößert und mit eisernen Han gars ausgestattet. Erwähnenswert ist auch die Schule von Gatschisa, die nur im Sommer Flugunterricht erteilt, ferner jene von Warschau. Man hat jetzt auch die Absicht, eine Fliegerschule in Tschekent zu errichten; man glaubt, daß dort die klimatischen Verhältnisse sehr günstige Voraussetzungen bieten. Eine Zivilfliegerschule besteht ferner in Moskau, dieselbe bildet auch Militärpiloten aus. Im Jahre 1913 dürften in Rußland bei 150 Offiziere und Unteroffiziere ihr Pilotendiplom erwerben.

IM ENGLISCHEN UNTERHAUSE beschäftigte am 12. März die Frage einer feindlichen Invasion auf dem Luftwege die Volksvertreter. Rees richtete an den Staatssekretär des Innern, Mc Kenna, die Anfrage: ob Luftschiffe in einer Höhe von über 800 Fuß festgesetzt oder angehalten werden könnten, und was für Schritte die Regierung zu tun geduckte, um die kürzlich getroffenen Bestimmungen durchzusetzen. Mc Kenna erwiderte: »Die Antwort auf die erste Anfrage hängt vom Stande der Witterung ab. Unter gewöhnlichen Witterungsverhältnissen kann Form und Typ eines Luftschiffes genügend unterschieden werden, um es festzustellen. Wo die Bestimmungen übertreten werden, wird die Polizei mit dem Luftschiff auf dem gewöhnlichen Wege verfahren — wenn es landet. (Heiterkeit.) Gegen Luftschiffe, die nicht landen, werden die Militärbehörden vorgehen.« (Erneute Heiterkeit.)

EINEN BEMERKENSWERTEN FLUG hat der bekannte französische Aviatiker Brindejone de Moulinais ausgeführt. Mit der Absicht, von Paris nach Madrid zu fliegen, war er am 23. März um 8 Uhr früh auf seinem Morane-Eindecker aufgestiegen, mußte aber schon bei Poitiers wegen Nebels den Flug abgeben. Am nächsten Tage trat er die Luftreise erst um 10 Uhr vormittags an, erreichte um 11 Uhr das Aërodröm von Biarritz und setzte um 2 Uhr nachmittags den Flug fort. In den Pyrenäen wurde er von einem heftigen Gewittersturm überrascht und konnte mit knapper Mühe in der Nähe eines Elektrizitätswerkes landen. Nachdem sich das Unwetter etwas verzogen hatte, stieg der unerschrockene Aviatiker wieder auf und erreichte um 5 Uhr nachmittags bei strömendem Regen Vitoria. Am nächsten Morgen kam er bis Burgos, wo ein Maschinendefekt seiner Weiterreise ein vorläufiges Ziel setzte.

OCTAVIO MANDELLI, der Chefpilot der Flugschule Nieuport in Villacoublay, hat am 14. März einen Sturz mit ersten Folgen erlitten. Er wollte auf dem Flugplatz eine neue Eindecker einfliegen. Über einem Wäldchen wurde der Apparat von einem Wirbelwind mit großer Gewalt auf die Seite geworfen. Dem Führer gelang es, die Maschine zu meistern, und er schickte sich an zu landen, als plötzlich der Eindecker sich vornüberbeugte und schnell zu Boden stürzte. Mandelli kam unter die Maschine zu liegen und wurde in schrecklichem Zustande unter den Trümmern hervorgezogen. Ihm war ein Bein zerquetscht und das Becken frakturiert, so daß er schwere innere Verletzungen erlitten hat. In bedenklichem Zustande wurde er in ein Pariser Hospital gebracht. Mandelli, der 29 Jahre alt ist, hat bekanntlich in Österreich auf Nieuport-Eindeckern eine Anzahl von Geschwindigkeitsrekorden im Flug mit Passagieren geschaffen.

DIE SPORTKOMMISSION des französischen Aëroklubs hat folgende Rekords anerkannt: Geschwindigkeitsrekord für Flugzeug mit einem Passagier (Gnillaux am 11. Februar in Etampes) 200 km in 2:4:27 $\frac{1}{2}$; 250 km in 2:34:48 $\frac{1}{2}$; 300 km in 3:4:30; 350 km in 3:34:46 $\frac{1}{2}$; 400 km in 4:04:42 $\frac{1}{2}$. Distanz 410 km; Dauer 4:10:46 $\frac{1}{2}$; Zeiten: in 2 Stunden 191:900 km, in 3 Stunden 291:900 km, in 4 Stunden 391:900 km. Höhenrekord mit vier Fluggästen: 1050 m (Gonguebeim, 10. Februar in Etampes); Höhenrekord mit drei Fluggästen: 1830 m (Chevillard am 12. Februar in Etampes). Höhenrekord mit fünf Fluggästen: 600 m (Frantz am 23. Februar in Châtres). Dauerrekord mit acht Fluggästen: 11:29 $\frac{1}{2}$ (Frantz am 2. März in Châtres). Distanzrekord mit einem Passagier: 410 km; Dauerrekord mit einem Passagier: 4:10:46 $\frac{1}{2}$. Stundenrekords mit einem Passagier: in zwei Stunden 191:9 km, in 3 Stunden 291:9 km, in 4 Stunden 391:9 km.

IN ITALIEN veranstaltet die Heeresverwaltung einen nationalen Wettbewerb für im Lande gebaute Flugmaschinen, und zwar unter folgenden Hauptbedingungen: Es werden nur sieben Eindecker und sieben Zweidecker zugelassen, für welche zwei Prüfungen vorgesehen sind: eine mechanische und eine praktische. Die erste findet in Turin auf dem Flugfelde von Mirafiori statt und die letztere führt über 300 km von Turin nach Mailand und

zurück in zwei Etappen. Jede dieser zwei Etappen ist oben Zwischenlandung in einer Mindesthöhe von 800 m abzusetzen, und es darf die Gesamtflugzeit 5 $\frac{1}{2}$ Stunden für Eindecker und 6 $\frac{1}{2}$ Stunden für Zweidecker nicht überschreiten. Die ganze Strecke ist auf demselben Apparat zurückzulegen, doch ist es gestattet, den Motor auszuwechseln. Der Sieger erhält einen Preis von 20.000 Lire, auch werden sieben Flugmaschinen der gewonnenen Type bestellt. Für die übrigen Konkurrenten bestehen noch Preise im Gesamtbetrage von 20.000 Lire.

IM PATENTPROZESS WRIGHT hat am 13. März das Appellationsgericht in Paris nach sieben Verhandlungstagen seine Entscheidung gefällt. Diese bestätigt zum größten Teil das Urteil der ersten Instanz, fügt aber einige bedeutende Änderungen hinzu, aus denen ganz neue Konsequenzen resultieren. Wie in der ersten Instanz ist auch diesmal angeordnet worden, daß Sachverständige feststellen haben, ob frühere Erfindungen bestehen, die dem Patentsanspruch entgegengehalten werden können. Das Appellationsgericht ist der Meinung, daß entgegen dem Urteile der ersten Instanz das Wright-Patent als Gegenstand nicht allein die Kuppelung von Flügelverwindung und Vertikalsteuer, sondern vor allem die gleichzeitige Existenz dieser beiden Organe schützt. Es folgt aus diesem Urteile, daß die geklagten Konstrukturen jetzt sehr leicht frühere Erfindungen, z. B. die von Ader, bei welchem das gleichzeitig Vorhandensein von Verwindung und Seitenruder vorliegt, dem Wright-Patent entgegenhalten können.

EINE SCHWIERIGE LANDUNG hatte das deutsche Marienluftschiff »L. 1« am 26. März. Es stieg um 9 Uhr früh von Johannisthal zu einer Fahrt auf, an der der württembergische Gesandte sowie mehrere Herren des Reichsmarineamtes teilnahmen. Die Führung lag in den Händen des Kapitänleutnants Hannes und Oberingenieurs Busch. Die Fahrt ging bis Potsdam; dort wurde eine Schleife über dem Potsdamer Luftschiffhafen beschrieben und die Rückfahrt angetreten. Um 12 Uhr mittags erschien das Luftschiff wieder über Johannisthal und versuchte, dort zu landen. Bei dem herrschenden starken Winde mißlang jedoch zweimal der Versuch. Erst das dritte Mal konnte das Luftschiff vor der Halle zur Erde niedergehen. Infolge des starken Windes, der seitlich zur Halle stand, war es jedoch nicht möglich, den »L. 1« in die Halle zu bringen, so daß eine Notverankerung auf dem Flugplatz vorgesehen werden mußte. Erst nach 4 Uhr wehte der Wind so, daß er zum Eingang der Halle stand, und nun gelang es unter schweren Mühen, das Schiff zu bergen.

DER »FLIEGENDE DEUTSCHE«, der, dem Glauben englischer Geisteserker nach, unlängst Grimby und die Mündung des Humber unsicher machte, hat, wie der »Berl. Lokalaus.« meldet, nun auch ein recht lächerliches Ende gefunden. Die Polizei von Grimby war auf der Wache gegen fremde Einfälle, und gegen Mitternacht wurden tatsächlich die Lichter des geheimnisvollen Luftschiffes sichtbar. Plötzlich sah man es in der Richtung gegen eine Gärtnerei niedergehen. Ein Polizist eilte stemelos zur Stelle, wo das Luftschiff landete und fand zwei sehr verlegene junge Leute, die damit beschäftigt waren, einen riesigen Drachen zusammenzuliegen und einzuspäcken. An diesem Drachen waren zwei elektrische Lampen angebracht, die von einer elektrischen Batterie gespeist wurden. Die beiden jungen Leute gaben zu, daß sie sich seit vielen Tagen damit beschäftigt hätten, den Drachen steigen zu lassen, um dem englischen Volk einen beiläufigen Schrecken einzufößen. Man erinnert sich, daß vorher bereits ein ähnlich ausgestatteter Heißluftballon aufgestöbert worden war.

NACH KOPENHAGEN wird auch heuer wieder ein »Zeppelin« fahren. Die Deutsche Zeppelin-Gesellschaft hat der Kopenhagener Aëronautischen Gesellschaft auf Anfrage mitgeteilt, daß sie beabsichtigt, in diesem Sommer wieder eines ihrer Zeppelin-Luftschiffe nach Kopenhagen zu entsenden. Während im vorigen Jahre die Abfahrt des Luftschiffes von Hamburg erfolgte, wird, wie der »Berl. Lokalaus.« erfährt, diesmal Berlin der Ort sein, von wo aus das Luftschiff die Luftfahrt antritt und wohin es auch wieder zurückkehren wird. Nach den vorläufigen Bestim-

mungen soll die Fahrt in der zweiten Hälfte des August stattfinden. Das Luftschiff wird sich nur einige Stunden auf dem Kopenhagener Flugplatz aufhalten und an demselben Tage zurückkehren. Die Kopenhagener Gesellschaft verhandelt gegenwärtig auch über die Entsendung eines Paraval-Luftschiffes, doch sind diese Verhandlungen noch nicht abgeschlossen. Es besteht der Plan, daß das Paraval-Luftschiff im Juni oder Juli die Reise nach Kopenhagen antreten und sich einige Tage dort aufhalten soll.

DIE SCHLESISCHE FLUGWOCHE, die vom 8. bis 15. Juni vom »Schlesischen Aero-Klub« anlässlich der Breslauer Jahrhundertfeier der Befreiungskriege veranstaltet wird, plant als neuartigen Wettbewerb eine Transportkonkurrenz für Flugzeuge, die das königlich preussische Kriegsministerium mit 10.000 M. subventioniert. Sämtliche am Bewerb teilnehmenden Apparate haben zunächst über das Breslau-Leerbenteler Fluggelände einen Flug von bestimmter Dauer und Höhe auszuführen und dann zu landen. Sofort nach der Landung muß mit der Zerlegung der Flugmaschine begonnen werden. Die demontierten Apparate werden mittels Automobilen auf eine Entfernung von etwa 10 km nach einem den Fliegern erst kurz vorher bekannt gemachten, zum Aufstieg geeigneten Platz gebracht. Dort sind die Maschinen so schnell wie möglich wieder zusammenzustellen. Nach beendeter Montage hat der Pilot auf dem Luftwege nach dem Flugplatz zurückzukehren. Die Demontierung der Apparate findet auf dem Flugplatz öffentlich statt. Der Wettbewerb dürfte auf den ersten Tag des Meetings anberaumt werden.

ÜBER DEN REKOGNOSZIERUNGSFLUG, den der türkische Generalstabsoffizier Kemal Bei am 22. März mit dem deutschen Flieger Scherff ausführte, äußerte sich Kemal Bei wie folgt: »Nach diesem erfolgreichen Flug über das bulgarische Lager außerhalb der Tschatalaschanie habe ich die Überzeugung gewonnen, daß Äroplane zur Erkundung im Kriege wichtiger sind als Kavallerie. Ich kann mit Gewißheit sagen, daß, wenn wir bei Kirk-Killise Erkundungen mit Äroplanen zu machen vermocht hätten, wir diese Niederlage nicht erlitten hätten. Bei 1600 m Höhe konnte ich die Stellung des Feindes feststellen. Bei 1200 m Höhe konnte ich Krokis und Zeichnungen von den Befestigungen des Feindes annehmen. Bei 700 m konnte ich jedes Zelt und jede Batterie zählen. Wir flogen eine halbe Stunde in 700 m Höhe. Die Bulgaren schossen fortwährend, aber erfolglos. Während des Fluges kam die Karte genau verfolgt werden. Der Flug war für unsere Armee sehr wichtig. Generalissimus und Generalstabchef Iszet-Pascha war von dem Flug so erfreut, daß er Scherff ein Geschenk überreichte.«

ÜBER JANINA führte vor dem Fall dieses Platzes der in bulgarischen Diensten stehende russische Volontär Sakoff Flüge aus, wobei er auch Bomben abwarf. Am 8. Februar wurde sein Flugzeug von fünf Kugeln erreicht, welche jedoch keinen wichtigen Teil trafen. Sakoff erlebte damals noch einen anderen anstrengenden Zwischenfall, indem auf dem Rückflug das Benzinreservoir schadhaft wurde und der Motor stehen blieb. Es gelang dem Aviatiker, im Gleitflug bei Luros ohne Schaden herabzugehen. Nachdem er den Benzinbehälter repariert hatte, flog er wieder weiter. — Die Beschädigung der Flugzeuge scheint viel öfter von Erfolg begleitet zu sein, als man bisher dachte. Der Apparat des über Adrianopel fliegenden Militärpiloten Tropatschew soll durch zehn Gewehrköpfe getroffen und zum Absturz gebracht worden sein, der den Tod des Offiziers zur Folge hatte. Selbst als die Apparate auf Befehl durch ihre Piloten in Höhen von 1200 m gehalten wurden, sind sie durch Schrapnellkugeln getroffen worden. Branger hat bei einem seiner Flüge unerwarterweise auch in 1000 m Höhe eine Beschädigung durchgemacht, der er nur wie durch ein Wunder glücklich entkommen ist.

DER KAISERLICHE AERO-KLUB hielt am 26. März in Berlin seine Generalversammlung ab. Der Vizepräsident, Chef des Generalstabes Exzellenz von Moltke, eröffnete die Sitzung. Der Jahres- sowie der Kassenbericht wurden vom Geschäftsführer Rittmeister

von Frankenberg erstattet, worauf die Entlastung erteilt wurde. Dem Jahresberichte ist zu entnehmen, daß der Klub auch im vergangenen Jahre wesentlich an Mitgliedern gewonnen hat. Die aus dem Hauptausschuß auscheidenden Vorstandsmitglieder, Herzog von Sachsen-Altenburg, Geheimrat Dr. E. Rathenau, Generalkonsul Dr. Paul von Schwabach und Dr. James Simon, wurden wiedergewählt und dem Hauptausschuß seitens der Generalversammlung die Ermächtigung erteilt, an Stelle der verstorbenen Vorstandsmitglieder Exzellenz von Hollmann und Ludwig Delbrück sich durch entsprechende Kooptation zu ergänzen. Das Präsidium wurde in seiner bisherigen Zusammensetzung wiedergewählt, nur das an Stelle des verstorbenen Admirals von Hollmann Exzellenz Generallieutenant v. D. von Nieber gewählt wurde; letzterer wurde mit der Stellvertretung des Präsidenten beauftragt. Die vorgeschlagenen Satzungsänderungen wurden von der Generalversammlung einstimmig angenommen.

IN TURIN veranstaltet die »Società Aviazione Torino« im Palazzo Stabile al Valentino vom 17. Mai bis 1. Juni die III. Internationale Flugzeugausstellung, deren Protektorat der König von Italien übernommen hat. Es sind folgende neun Gruppen vorgesehen: 1. Ärostaten, 2. Äroplane, 3. Motoren und Propeller, 4. Materialien und Zubehör, 5. Transporteinrichtungen und Hangars, 6. wissenschaftliches Material, 7. Karten und Literatur, 8. verschiedene Industrien, 9. Unterricht. Die Platzmiete ist für die einzelnen Gruppen verschieden. Sie beträgt inklusive einheitlicher Dekoration für Freiballons und für lenkbare Luftschiffe — unter der Voraussetzung, daß der Raum unter den Gondeln verfügbar bleibt — 2 Francs pro Quadratmeter, Flugzeuge 1500 Francs pro Apparat, die anderen Gruppen und Klassen 8 Francs pro Quadratmeter. Diejenigen Aussteller, welche bereits an der vom 26. April bis 1. Mai ebenfalls im Palazzo Stabile al Valentino stattfindenden Internationalen Automobil Ausstellung teilnehmen, erhalten einen Preisnachlaß von 25 Prozent. Bei der Zuerkennung der Plätze wird den italienischen Ausstellern der Vorrang gegeben. Anmeldungen sind bis zum 6. April an die »Commission Executive (Consiglio Direttivo della S. A. T.)« in Turin einzureichen.

GROSSE SCHWIERIGKEITEN gab es am 16. März bei der nationalen Kugelballon-Zielfahrt des Bitterfelder Vereins für Luftfahrt. Dieselbe konnte wegen des heftigen Sturmes nur zum Teil durchgeführt werden. Bereits während der Füllung in der Nacht mußten zwei Ballons aufgerissen werden, weil die Haltemannschaften nicht mehr im Stande waren, sie festzuhalten. Als frühmorgens der Wind etwas nachließ, wurden die übrigen Ballons gefüllt, und bei der Führerversammlung wurde mitgeteilt, daß als Ziel der Bahnhof Gollmütz bei Schwerin an der Warthe, 240 km von Bitterfeld, festgesetzt worden sei. Unter großen Schwierigkeiten wurden nun die Ballons »Fiedler« (Führer Dr. Korn), »Elbe« (Gebauer) und »König Friedrich August« (Wulso) abgelassen, dann aber nahm der Sturm derart zu, daß bei dem Ballon »Bitterfeld« (Oberleutnant Riecke) das Netz zerriß, so daß er rasch entleert werden mußte. Als dann trotz mehrfacher Startversuche, bei denen die zahlreichen Hilfsmannschaften oft hoch in die Luft gerissen wurden, der Ballon »Arenberg« (Dr. Bröckelmann) ebenfalls vor der Abfahrt entleert werden mußte, ordneten die sportlichen Leiter den Abbruch der Wettfahrt an. Die drei aufgestiegenen Ballons landeten nach dreistündiger Fahrt glatt in der Nähe des Ziels.

IN MONACO dürfte das im April stattfindende Meeting der Wasserdampfschiffe eine rege Beteiligung aufweisen. Die bisherigen Anmeldungen lauten: 1. M. Farman I. (Motor Renault 120 H. P.), Pilot Renaux. 2. H. Farman I. (Goûme 160 H. P.), Fischer. 3. H. Farman II. (Goûme 80 H. P.), Chevillard. 4. M. Farman II. (Renault 120 H. P.), Ganbert. 5. Nienport I. (Goûme 100 H. P.), X. Pilot unbekannt. 6. Nienport II. (Goûme 100 H. P.), X. 7. D'Artois I. (Goûme 100 H. P.), X. 8. D'Artois II. (Goûme 100 H. P.), X. 9. Borel I. (Goûme 160 H. P.), Chemet. 10. Borel II. (Goûme 100 H. P.), Dancourt.

11. Borel III. (Größe 100 H. P.), X. 12. Blériot (Größe 80 H. P.) Giraud. 13. Morane-Saulnier (Le Rhône), Gilbert. 14. Breguet I. (Salmon 180 H. P.), de Montallant. 15. Breguet II. (Salmon 180 H. P.), X. 16. Breguet III. (Salmon 180 H. P.), X. 17. Bossi (Größe), X. 18. De Marçay (Anzani 100 H. P.), X. 19. Deperdussin I. (Größe 180 H. P.), Védries. 20. Deperdussin II. (Größe 100 H. P.), Janot. 21. Deperdussin III. (Größe 100 H. P.), Prévost. 22. Deperdussin IV. (Größe 100 H. P.), Laurens. 23. Deperdussin V. (Größe 100 H. P.), Vivienne und Scofield. 24. Astra I. (Renault 120 H. P.), X. 25. Astra II. (Renault 120 H. P.), X. 26. Fokker (Motor X), Fokker.

DIE »REICHSLIEGERSTIFTUNG« hielt in Berlin unter dem Vorsitz ihres Präsidenten, Majors z. D. Professor Dr. August von Parseval, ihre Generalversammlung ab. Es wurden die Berichte über das abgelaufene Jahr erstattet. Hierauf sprach der Vorsitzende des Deutschen Luftfahrer-Verbandes Exzellenz Freiherr von der Goltz der Reichsliegerstiftung, namentlich dem Präsidenten Professor Dr. von Parseval seinen Dank für die erfolgreiche Arbeit aus. Er führte ferner aus, daß er als Präsident des Deutschen Luftfahrer-Verbandes mit Zustimmung des Vorstandes des D. L.-V. eine noch umfassendere Wohlfahrts- und Unterstützungsorganisation, die »Luftfahrersiftung«, ins Leben zu rufen beabsichtige, in die zunächst als selbständige Teilorganisation die Reichsliegerstiftung einbezogen werden kann. Die Generalversammlung beschloß, ein iniges Zusammenarbeiten mit dem D. L.-V. zu erstreben; und um diese Tendenz auch äußerlich zu dokumentieren, wählte die Versammlung auf Vorschlag des Professors Dr. von Parseval den Vorsitzenden des D. L.-V. Exzellenz Freiherrn von der Goltz auch zum Präsidenten der Reichsliegerstiftung. — Die Ehrengabe der Reichsliegerstiftung im Betrage von 1000 Mark ist bisher an die Angehörigen von zehn in ihrem Beruf verunglückten deutschen Flugzeugführern gezahlt worden, nämlich: Witte, Kleile, Schmidgalski, König, Buchstetter, Allig, Birckmaier, Lenk, Hill. Drei Angehörigen von verunglückten Piloten, die vor der Gründung der Reichsliegerstiftung den Tod fanden, setzte die Stiftung eine Ehrenrente aus.

»MOTOR.« Illustrierte Monatschrift für die Interessen des Automobilismus, des Motorbootwesens und der Luftfahrt. Berlin 1913. Verlag Gustav Braunbeck. Preis 1 M. — Auch das dritte Heft der Braunbeckschen Monatschrift erweist sich seiner Vorgänger in jeder Hinsicht würdig. Der gediegene Inhalt ist derart gewählt, daß nicht nur der Fachmann, sondern auch der Laie auf seine Rechnung kommt und heide anregende Belehrung mit trefflicher Unterhaltung finden. Dem auslesenden Stoff sind auch die gediegenen Illustrationen angepaßt. Aus den zahlreichen Aufsätzen seien erwähnt: »Das deutsche Freiwilligen-Automobilkorps.« Mit einer Kunstbeilage. — »Eine Antoreise in Schottland.« — »Über Eiger, Mönch und Jungfrau.« — »Aus meiner Alpenfahrt.« Von Kapitän Spelterini. Mit zwei farbigen Kunstbeilagen. — »Drahtlose Telegraphie in 7000 m Höhe.« — »Die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie im Jahre 1912.« — »Die Kaiserpreis-Flugmotoren.« — »Offenbarungen eines Droschkengauls.« — »Seine Majestät der Motor.« Novellette. — »Über Berg und Meer.« — »Die Topographie aus dem Luftfahrzeug.« — »Das Auto des Täubers.« — »Neue Motorräder.« — »Neue Vergaser: Der Pallas-Vergaser, der neue englische Daimler-Vergaser mit Kugelregulierung.« — »Was der Automobilist vom Rechtmittelverfahren wissen muß.« — »Neue deutsche Patente« n. s. w. — Wie man aus dieser kleinen Blütenlese ersieht, wurde hier nach dem Grundsatz »Wer vieles bringt, wird jedem etwas bringen«, dafür Sorge getragen, den Ansprüchen der verschiedensten Leserkreise zu genügen.

AUS BERLIN wird uns geschrieben: »Se. königliche Hoheit der Prinzregent Ludwig von Bayern, der dem Sport bekanntlich außerordentlich reges Interesse entgegenbringt und vor Jahren bereits an dem Aufstieg eines Parseval-Luftschiffes teilnahm, stattete am 7. März

im Anschluß an eine Besichtigung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt in Adlershof dem Flugplatz Johannisthal einen Besuch ab. Nach Empfang durch den Vorsitzenden des Deutschen Luftfahrer-Verbandes, Exzellenz von der Goltz, und des Generalsekretärs Oberleutnant Rasch besichtigte der Prinzregent zunächst die mit Flaggen festlich geschmückten Anlagen der Flugmaschne Wright-Gesellschaft und unterhielt sich längere Zeit mit deren Chefpiloten, dem bekannten Sturmfieger Schakowsky. Dann unternahm Abramowitsch, trotzdem er sich eben erwart. Sr. königlichen Hoheit einen prächtigen in Gegenart und Sedlmayr und Leutnant Stähler folgten unmittelbar auf zwei anderen Wright-Maschinen. Auch einige »Tauben« — darunter ein von Hirth gesteuertes Albatros-Eindecker — waren inzwischen, nachdem der Sturm etwas nachgelassen hatte, aufgefunden, drei von ihnen erlitten aber leider bei der Landung Beschädigungen. Der hohe Besucher war den sportlichen Darbietungen aufmerksam gefolgt; er schritt nun die Front der acht neuen, für die russische Regierung bestimmten 100 H. P. Wright-Doppeldecker, die zur Feier des Tages mit Fähnchen in den bayrischen und preussischen Landesfarben geschmückt waren, ab und begab sich dann im Kraftwagen nach der großen Luftschiffhalle, am das Zeppelin-Marine-Luftschiff »L. 1« in Augenschein zu nehmen.

EIN »ZEPPELIN-BUND« mit angeblich vielen Ortsgruppen ist vor kurzem in Leipzig gegründet worden. Schriftführer und Schatzmeister ist ein Herr Alfred Bass, Verlagsbuchhändler in Leipzig, Bandleiter ist Herr Otto Rietbrock in Barmen. Der Zweck des Bundes soll sein, »eine Geldsammlung unter dem deutschen Volk zu veranstalten und deren Ergebnis Seiner Majestät dem deutschen Kaiser anlässlich Allerhöchstseiner 25jährigen Regierungsjubiläums in Gestalt einer Nationalspende zur Verfügung zu stellen.« Zur Übernahme des Protektorats über diesen »Zeppelin-Bund« ist Graf Zeppelin durch den Schriftführer Alfred Bass aufgefordert worden, daß aber nach Erkundigungen beim Polizeidirektor der Stadt Leipzig eine Abgabe vorgesehn und versendet folgende Mitteilung: »Ich erkläre hiermit, daß ich nicht nur die Übernahme des Protektorats ablehne, sondern auch dem Bund mit Schreiben vom 22. Februar d. J. verboten habe, meinen Namen, den er sich ohne vorherige Einholung meiner Zustimmung beilegte, zu führen. Mit dem Bund habe ich sonach keinerlei Gemeinschaft oder Verbindung. Friedrichshafen a. B., den 1. März 1913. Graf Zeppelin.« Hierzu schreibt das »Börsenblatt für den deutschen Buchhandel«: Herr Alfred Bass, der auch und nebeneinander als Inhaber, Mitinhaber, Gesellschafter oder Geschäftsführer eine Reihe von Firmen zelebriert, ist in dem vom Börsenverein herausgegebenen Adreßbuch des Deutschen Buchhandels für 1913 gestrichen worden. Mit dieser Maßnahme hat die berufliche Ständevertretung des Buchhandels zu erkennen gegeben, daß eine Gemeinschaft zwischen dem Buchhandel und Herrn Bass von ihr nicht anerkannt wird.

AUS DER TÜRKEI wird der »B.-Z. a. Mittags« von Hauptmann Krey, einem der dort dienenden deutschen Piloten, über seine Flüge folgendes geschrieben: »Nachdem ich den Mars-Pfeile eingeflogen hatte, stieg Oberleutnant Enver Bei, der frühere Militärattaché in Berlin, mit mir zu einem Erkundungsflug auf, von dem er sehr befriedigt zurückkehrte. Am nächsten Tage unternahm ich elf Flüge, davon drei allein, zwei mit Seiner Exzellenz dem kommandierenden General Hurschid Pascha, einem mit Prinzen Abdol Halim, mit dem ich nach Makri Koy flog, drei mit je einem Generalstabshauptmann und mit Hauptmann im Generalstab Kemal Bei von San Stefano über Stambul, den Bosporus (wo ich die »Göben« durch einen Kurvengleitflug grüßte), Galata und Pera, also über Konstantinopel in 1200 m Höhe, dann zurück nach dem Aërostrom San Stefano (45 Minuten). Zurückgekehrt, stieg ich mit Oberleutnant zur See Hilgendorff von der »Göeben« zu einem Flug über einen Teil des Marmara-Meeres und San Stefano auf. — Die aviatischen Zustände hier sind

gut, der Flugplatz ist glänzend. » Außer Hauptmann Krey sind noch die deutschen Flieger. Reutzel, Scherrf und Leutnant Jahow in türkischen Diensten. In den nächsten Tagen sollen wieder einige Mars-Pfeil-Doppeldecker aus Leipzig in Konstantinopel eintreffen. Der deutsche Flieger Scherrf hat einen Beobachtungsgang über der gegnerischen Stellung an der Teichatschda-Linie ausgeführt, der gut gelang. Die durchflogene Distanz betrug 170 km, die größte Höhe 2000 m. Als Beobachter war am Bord des Pfeil-Doppeldeckers der Deutschen Flugwerke der türkische Hauptmann Birkner. Die Landung erfolgte bei völliger Dunkelheit in San Stefano.

EINE LEUCHTMINE zur Beleuchtung des unterhalb des Flugzeuges befindlichen Terrains haben Ingenieur Karl Klinkosch und der Pyrotechniker Emil Hyra erfunden. Die Leuchtmine besteht aus dem eigentlichen Leuchtkörper und einem ihn tragenden Fallschirm. Der Leuchtkörper besteht aus einem meist fünfkehligen Gestell, an dem fünf zylindrische Patronen von 35 cm Länge drehbar montiert sind, die komprimierte Magnesimlichtmasse enthalten. Die Patronen stehen durch Zündschnüre mit einem Zündapparat, einem Perkussionszünder in Verbindung. Wird die Mine aus dem Flugzeuge fallen gelassen, so öffnet sich der Fallschirm, während sich gleichzeitig der Leuchtkörper entzündet. Sie senkt sich langsam zur Erde und beleuchtet den Boden mit einer solchen Intensität, daß in einem Umkreise von einem Kilometer alles deutlich erkennbar ist. Das Flugzeug selbst bleibt im Schatten, da der Fallschirm das Licht auffängt. Die Leuchtmine ist in einer unten zu öffnenden Blechbüchse eingeschlossen. Wird durch den Zug an einer Schnur der Boden der Blechbüchse geöffnet, dann legen sich beim Herausfallen der Mine in der Büchse die nicht ganz senkrecht stehenden Patronen nach außen in die horizontale Lage um, der Fallschirm entfaltet sich, der Zündapparat tritt in Funktion, die Patronen entzündeten sich und die brennende Leuchtmasse, die ein Licht von 60.000 Kerzen entwickelt, fällt langsam zur Erde; der Fall aus 800 m Höhe dauert etwa drei bis vier Minuten, so daß der Pilot nicht nur Zeit hat, das Terrain unterhalb genau zu sehen, sondern daß er auch, falls er das Terrain geeignet befindet, die Leuchtmine unterliegen und in ihrem Lichte landen kann. Da eine Leuchtmine nicht mehr als 3 kg wiegt, kann man deren mehrere mit Leichtigkeit an jedem Flugzeug anbringen.

ÜBER DRAHTLOSE TELEGRAPHIE im Ballon und im Flugapparat hielt Graf Arco kürzlich im Kaiserlichen Aero-Klub in Berlin einen Vortrag. Graf Arco betonte, daß die Reichweite einer Station weniger von der Stärke der den Strom erzeugenden Dynamomaschine als von der Länge des die elektrischen Wellen aussendenden Luftdrahtes abhängig ist. Für Ballons wird sowohl eine 3 H. P.-Anlage im Gewicht von ca. 125 kg als auch eine kleinere 1-5 H. P.-Anlage im Gewicht von 80 bis 90 kg geliefert. Mit beiden Anlagen sind bei entsprechender Länge des Luftdrahtes schon Reichweiten von 800 bis 600 km erzielt worden. Da im Sender Funken überspringen, ist eine solche Anlage in der Gondel von gasgefüllten Ballons sehr gefährlich und bedarf entsprechender Vorsichtsmaßregeln. Deutschland ist die erste Nation gewesen, die Ballonstationen ausgeführt hat. Auch die Installation der drahtlosen Telegraphie in Flugzeugen ist mit erheblichen Schwierigkeiten verknüpft. Zunächst ist die Anbringung einer ca. 30 m langen Luftdrahtes nicht leicht. Er ist mit einer Bleikugel beschwert und wird in einer Röhre von der über dem Führersitz befindlichen Haspel nach dem Schwanzende des Apparates geleitet, um von dort aus frei heranzuhängen. Bei den heutigen großen Geschwindigkeiten der Flugzeuge stellt sich der Draht im Fluge aber fast horizontal, wodurch die Reichweite der Station außerordentlich beschränkt wird. Bei den in Flugzeugen installierten Stationen wird die Dynamomaschine gleich vom Flugmotor angetrieben. Das Gewicht einer solchen Station beträgt ungefähr 50 kg. Außerst schwierig gestaltet sich ferner bei dem großen Geräusch des Motors das Abhören der schon an und für sich nicht lauten Morsezeichen. Man hat deswegen den Hörapparat schon in den Fliegerhelm mit eingebaut.

GROSSE AUFMERKSAMKEIT haben die in diesem Blatte unten wiedergegebenen Ansäufungen des englischen Kriegsmilitärs Seely über den derzeitigen Stand der englischen Militärluftschiffahrt hervorgerufen. Vielfach will man sich nicht recht zu dem Glauben entschließen, daß in England die Aeronautik wirklich auf der Höhe der Zeit ist. Diese zweifelnden Stimmen setzt jetzt der bekannte deutsche Fachmann Hauptmann Dr. Hildebrandt in »Berl. Lokalausl.« beachtenswerte Daten und Überlegungen entgegen: »Während Deutschland beispielsweise am 1. Februar 359 von Deutschen Luftfahrerverband diplomierte Führer besaß, zählte der englische Aero Club zur selben Zeit rund 410 Piloten, wobei die in Frankreich ausgebildeten etwa 100 Führer nicht mitgezählt sind. Schon am 27. Februar war die Zahl der Piloten, die in England ihre Prüfung bestanden haben, auf 433 gestiegen. Frankreich hatte schon am 6 März rund 1300 Führern das Zeugnis erteilt. Wenn man auch eine große Zahl von Ausländern hierunter zählt, so steht doch Frankreich an erster, England aber an zweiter Stelle. An Zahl der Flugzeuge, die teils von rein englischen, teils von französischen Fabriken, die dort eine Filiale errichtet haben, teils vom Ausland gekauft sind, mag England vielleicht Frankreich übertreffen. Sicher kommt es aber auch hier zum mindesten an die zweite Stelle. Daß die in England vorhandenen Maschinen gut sind, haben Augenzeugen bestätigt. Ob sie aber besser sind als die deutschen, das muß füglich sehr bezweifelt werden. Sicher hat aber auch unsere Militärverwaltung eine sehr gute Meinung von den englischen Flugzeugen, denn sie hat den englischen Bristolwerken in Halberstadt die Wege geebnet. Man würde bestimmt nicht durch ausländische Erzeugnisse unserer heimischen Industrie Konkurrenz machen lassen, wie es in Halberstadt geschieht, wenn man nicht an die Güte des ausländischen Materials glauben würde. Natürlich sind die Ansichten darüber, ob diese Konkurrenz nötig ist, sehr geteilt.«

DER AERO-CLUB DE FRANCE hielt am 7. März unter dem Vorsitz des Präsidenten Henry Deutsch de la Meurthe seine Generalversammlung ab. Dem vom Sekretär Georges Besançon erstatteten Jahresberichte sind folgende Daten zu entnehmen: Der Freiballonspport hat im vergangenen Jahre bemerkenswerte Fortschritte gemacht. Es haben 637 Aufstiege stattgefunden und es wurden 776.000 m³ Gas verbraucht. Zurückgelegt wurden insgesamt 108.290 km. Bei diesen Ballonfahrten wurden 2160 Passagiere befördert und 3217 Stunden in der Luft verbracht. Der Distanzrekord, den zu Anfang des Jahres 1912 Emile Dubonnet auf 1953 km gebracht hatte, wurde von Alfred Leblanc auf 2100 km und von Maurice Bienaimé, dem Sieger des vorjährigen Gordon Bennett-Wettfliegens, auf 2191 km verbessert. Die Lenkballons werden in Frankreich ausschließlich zu militärischen Zwecken verwendet. Der Höhenrekord wird immer noch von einem französischen Lenkballon gehalten, indem der von Baudry mit 2940 m geschaffene Rekord von L. Cohen auf 3080 m verbessert wurde. Im Jahre 1912 sind in Frankreich neun Lenkballons gebaut worden mit zusammen 64.500 m³ Gasinhalt und 1760 H. P. Motorenstärke. Das Flugwesen hat sich in regelmäßiger Weise weiterentwickelt. Der Geschwindigkeitsrekord ist von Védries auf 174-100 km in der Stunde gebracht worden, der Höhenrekord ist durch Garros auf 5610 m gestiegen; im Distanzflug ohne Unterbrechung hält Fourny mit 1010-900 km den Rekord; derselbe Pilot hat den Dauerrekord mit 13:17:57 1/2 Stunden inne. Innerhalb eines Jahres wurden die Leistungen wie folgt verbessert: Stundengeschwindigkeit um 3-1 km, Höhe um 1700 m, Flugdauer ohne Zwischenlandung um 2:16:00, Distanz um 270-6 km. Die französischen Fabrikanten haben im verflossenen Jahre 1425 Flugzeuge gebaut. Für 1913 sehen die Konstruktoren eine Fabrikation von 2000 Apparaten mit 125.000 H. P. vor. An Flugmotoren sind im Jahre 1912 3217 Stück gebaut worden, die zusammen 168.300 H. P. entwickeln; für dieses Jahr sehen die Fabrikanten die Herstellung von 4110 Motoren vor, die zusammen 285.000 H. P. repräsentieren sollen. Die Gesamtentfernung, die im Jahre 1912 mit Flugzeugen zurückgelegt wurde, wird auf 3.000.000 km geschätzt, die Flugdauer auf 83.900 Stunden. Dabei wurden 12.900

Passagiere befördert; die Zahl der Reisenden, die mehr als 10 km zurückgelegt haben, beträgt 9100.

FÜR DAS EHRENGRAB, das die Gemeinde Wien Wilhelm Kress gewidmet hat, soll ein Denkmal beschafft werden. Das Präsidium des k. k. Österreichischen Flugtechnischen Vereines, das die Angelegenheit in die Hand genommen hat, erläßt hierzu folgenden Aufruf: „Der erste und bedeutendste österreichische Pionier der Aviatik, Wilhelm Kress, hat seinen schweren Leidensweg beendet, uns und der Nachwelt die erfolgreichsten Früchte seiner Arbeit hinterlassend, um die er Zeit seines Lebens gegen die Macht eines unglücklichen Schicksals vergebens gekämpft. Zurzeit omschließt ein schmuckloses Grab die irdische Hülle des heldenhaften Geistes, der, um Jahrzehnte seiner Zeit vorans, mit uuermüdlichem Hoffen und glaubenstarker Kraft sein ganzes Leben dieser hohen Idee gewidmet, die zu einer Offenbarung für uns wurde und zu einem Triumph für das ganze Menschengeschlecht. Wenn wir den ungeheuren Fortschritt und die Vervollkommnung im Flugwesen überblicken, dann müssen wir wohl ein Gefühl der Dankbarkeit für den empfinden, welcher diesen Erfolg vorbereitet und ermöglicht hat, für jenen großen Einsamen, der mit prophetischem Geiste die Bedeutung seines Werkes erkannte und die Zeitgenossen für diese Erkenntnis herangebildet hat. Es ist unsere patriotische Pflicht, in Form einer dauernden Erinnerung am Grabe dieses wahrhaft bahnbrechenden Pioniers das Gefühl der Verehrung und des Dankes seiner Zeitgenossen der Nachwelt zu übermitteln. Es ist eine Ehre, die wir uns selber antun und die wir uns selbst schulden, wenn wir sein Grab schmücken. Der Ruhm Wilhelm Kress' und sein Verdienst sollen ewig unvergessen bleiben und in steinernen Letztern soll seine letzte Ruhestätte allen verkünden: wer hier ruht, was er erstrebt und was er erreicht. Das Denkmal am Grabe soll aber auch zu allen jenen sprechen, die mutlos im Kampfe des Lebens an sich und der Welt verzagen wollen: sich selber treu bleiben und ausharren! Arbeiten und nicht verzweifeln! Denn der Weg zu allem Großen ist ein Dornenpfad. ... An alle, die mit Bewunderung zu dem Werke Wilhelm Kress' emporschauen, sei die Bitte gerichtet, durch Spenden ein würdiges Denkmal dem bahnbrechenden österreichischen Pionier an dem Gelbte des Flugwesens beschaffen zu helfen. An die kleinsten Spende wird im Sekretariat des k. k. Österreichischen Flugtechnischen Vereines, I. Asperuplatz, Urania-gebäude, oder auf das Postsparkassenkonto Nr. 88.760 mit Dank entgegengenommen.“

UM DAS FELDPILOTENDIPLOM haben sich in den letzten Tagen auf dem Flugfelde von Wiener-Neustadt mehrere Offiziere beworben. Leutnant Libowitzki flog am 7. März mit einem »Etrich« (60 H. P.) gegen den Schneeberg, von dort nach Neunkirchen, dann zurück nach Wiener-Neustadt, wo er mehrmals das Flugfeld überflog und dann den Kurs gegen Baden nahm. Der Aufstieg erfolgte um 8 Uhr 28 früh, die Landung ging auf dem Neustädter Flugfeld glatt vor sich. Die größte Höhe betrug 1400 m. Den gleichen Flug unternahm Hauptmann Audrich vom Flugmaschinenpark; doch mußte er beim Rückflug von Baden wegen eines Schraubendefektes eine Notlandung vornehmen. Nachdem der Defekt behoben war, stieg er am 3 Uhr 15 von Unterwaltersdorf wieder auf und landete glatt auf dem Neustädter Flugfelde um 3 Uhr 46 aus einer Höhe von 1200 bis 1300 m in prächtigem Spiralen- und Gleitfluge. Leutnant Stiasny, der auf einem »Etrich« nach Fischamend flog, mußte wegen eines maschinellen Defektes eine Zwischenlandung in Grammat-Neusiedl vornehmen. Der Offizier setzte aber bald den Flug nach Wiener-Neustadt fort, wo er sehr schön landete. Am 10. März erwarben wieder zwei Offiziere mit großen Überlaufungen das Feldpilotendiplom. Um 9 Uhr 44 stieg Leutnant Plank auf, flog nach Neunkirchen und zurück, passierte um 10 Uhr 15 das Flugfeld und nahm dann seinen Kurs nach Baden, wo er um 10 Uhr 55 wieder hier eintraf und landete. Er erreichte eine Höhe von 1400 m. Um 2 Uhr 26 absolvierte Leutnant Alexei einen Überlandflug nach Neun-

kirchen und zurück, sodann nach Grammat-Neusiedl und über Baden nach Wiener-Neustadt, wo er am 3 Uhr 36 landete. Er legte den Flug in 1700 m Höhe bei böigem Wind von 7 bis 10 Sekundenmeter zurück. Auch der 11. März brachte zwei Überlandflüge. Leutnant Dadic stieg um 2 Uhr 40 nachmittags auf und flog nach Fischamend. Auf dem Rückflug mußte der Pilot nächst Ebenfurth wegen Motordefektes landen. Um halb 5 Uhr stieg er wieder auf, flog über Wiener-Neustadt nach Neunkirchen und zurück auf das Flugfeld, wo er um 5 Uhr 40 im Gleitflug landete. Hauptmann Dworschak stieg um halb 6 Uhr nachmittags in Fischamend auf, überflog in 1100 m Höhe das Flugfeld, steuerte sodann nach Neunkirchen und kam um 6 Uhr 9 in 1300 m auf das Flugfeld zurück. Da es bereits dunkelte, mußte man Orientierungsfener ausbilden, um dem Flieger eine glatte Landung zu ermöglichen. Am 12. März unternahm Hauptmann Dworschak einen Passagierflug nach Fischamend.

DIE MARINELUFTSCHIFFHALLEN, die man in Deutschland plant, begegnen verschiedenen Bedenken. Das erste greifbare Projekt, das demächst zur Ausführung gelangen soll, ist bekanntlich jenes einer doppelten dreibaren Luftschiffhalle in Kuxhaven. Gegen dieses ist gesagt worden, die Nähe der See bringe den Nachteil stärkerer, dem Luftschiff beim Aufsteigen oder Landen unangenehmer Winde. Demgegenüber erinnert Kapitän von Kühlwetter, im »Berl. Lokalanzt.«, daß die praktischen Erfahrungen bisher das Gegenteil besagen, insofern, als der Wind gerade je näher der See, um so weniger stöße weht, vielleicht hin und wieder etwas stärker als weiter landeinwärts, aber ganz erheblich viel regelmäßiger. Es ist nicht die Stärke, die den Luftschiffen unangenehm wird, sondern die Unregelmäßigkeit, die Windstöße und von allen Luftschiffen, die über oder nahe der See fliegen, wird berichtet, wieviel leichter und angenehmer der stetige gleichmäßige Seewind sei. Dann sollte die Halle bei Kuxhaven zu leicht den Angriffen der Flüge einer Blockadeflotte ausgesetzt sein. Um sich der Halle zu nähern, muß aber, wie der genannte Autor entgegnet, ein Flieger an deren Verteidigung herankommen, die bei der Lage bei Kuxhaven ebenso gut wie irgendwo anders, nahe bei der Halle ist und sein muß; so lange bis er dicht heran ist und zum Angriff schreitet, kann sich ein Flieger in Höhen begeben, die ihn dem Angriff sicher entziehen, ganz gleich, ob die Halle landeinwärts oder bei Kuxhaven liegt, es könnte also höchstens erschwerend sein, daß der Flieger, wenn die Halle landeinwärts liegt, eine Zahl von Kilometern mehr fliegen muß, bis er an sie herankommt. Dem steht gegenüber, daß dafür auch ein so stationiertes Luftschiff im Gebrauchsfall diese Zahl von Kilometern von seinem Gebrauchsort entfernt ist. Dazu kann man zusehen die Möglichkeit eines Zerstoßens von Hallen vom Flugzeug aus neuwertiger, schützender Höhe wohl nicht sehr hoch bewerten. Die Trefffähigkeit ist eine verschwindend geringe, und alle Nachrichten, die z. B. auch kürzlich über Versuche gegen unsere Schiffe verbreitet worden sind und glänzende Ergebnisse dabei gegen »Ostfriesland« und »Helgoland« zu melden wußten, entbehren der Begründung. Die Luftschiffhalle hat bei Kuxhaven eine vollkommen sicher geschützte Lage. ... Richtig ist, daß von See aus bei klarem Wetter der Aufstieg beobachtet werden kann. Das erscheint mir aber bedeutungslos, denn ein von einer noch so weit landeinwärts gelegenen Halle kommendes Luftschiff wird doch auch unter denselben Wetterverhältnissen spätestens über Kuxhaven gesehen werden, also genau so früh, wenn nicht früher als das aufsteigende. Es scheint mir sogar wahrscheinlich, daß das bei Kuxhaven schnell aufsteigende eher überraschend auftreten kann als das weither kommende. Vor allen Dingen ist das in Kuxhaven unmittelbar an seinem Felde der Tätigkeit liegende sehr viel eher instande, plötzlich auftretenden Bedürfnissen gesiegt zu werden. Selbst wenn Kuxhaven fällt, fällt die Luftschiffhalle noch lange nicht, denn der Beschließungsmöglichkeit wird sie entzogen. ... Wenn aber unsere Hauptoperationsbasis, die Elbe, in Feindes Hand ist, dann ist auch die Flotte vernichtet, und wenn dann außerdem unsere Landver-

teidung eine Landung feindlicher Truppen dort zulassen muß, dann — brauchen wir auch keine Marienluftschiffhalle mehr.

KRIEGSMINISTER SEELY teilt in einem am 17. März in London zum Militärkretas ausgegebenen Memorandum verschiedene Daten über das englische Flugwesen mit. Danach wurden vier Flügelschwader mit 128 ausgebildeten Fliegern geschaffen. Im Etatjahre 1913/14 werden von den acht Geschwadern, deren Aufstellung empfohlen wird, das fünfte und sechste Geschwader gebildet werden. Das Memorandum behandelt dann die Schwierigkeit, eine genügende Zahl von Aeroplanen und gültigen Mechanikern zu erlangen. Die Erfahrung, die man bei dem Armee-Aeroplan-Wettbewerb des letzten August im praktischen Gebrauch der Maschinen und durch die Untersuchungen der zur Prüfung der Frage der Moosplanenfälle eingesetzten Kommission gewonnen habe, habe die Auswahl der Maschinen für die Zukunft sehr erleichtert. Die größte Schwierigkeit bestehe noch immer darin, Motoren britischen Fabrikats zu beschaffen; es würden jedoch Schritte getan, um diesem Übelstande abzuhelfen. Der Etat stellt eine Vermehrung des Fliegerkorps auf mehr als tausend reguläre Offiziere und Mannschaften in Aussicht, neben dem Stab der Fliegerschule und demjenigen, die man auf Basis einer speziellen Reserveformation zu gewinnen hofft. Auch die Zahl der Flugzeuge soll erheblich vermehrt werden. Für den gesamten Fliegat werden 501.000 Pfund Sterling gefordert. Die bereits früher angegebene Summe von 284.000 Pfund Sterling stellt nur die Kosten der Fliegengeräte dar. — Am 20. März hielt Kriegsminister Seely bei der Einbringung des Armeebudgets im Unterhause eine Rede, in der er betonte, daß hinsichtlich der Stellung Englands zur Aviatik sehr irrtümliche Meinungen verbreitet seien. Diese Mißverständnisse seien durch die Tatsache veranlaßt, daß die Aviatik eine vertrauliche Angelegenheit sei, und daß es bei den Fliegeroffizieren Ehrensache sei, nicht zu erlauben, daß ihre Leistungen veröffentlicht würden. Sehr beachtenswerte Leistungen seien daher nabemerkt geblieben und daraus erklärte sich die im Publikum verbreitete Annahme, daß nichts auf diesem Gebiete getan worden sei. Über Angriffe durch Luftschiffe seien sorgfältige Versuche angestellt worden. Es habe sich gezeigt, daß die Schwierigkeit, Ziele in der Luft zu treffen, stark übertrieben worden sei. Nach der Meinung des Kriegsamtes dürfe es kein Luftschiff wagen, über Schlachtfeldern oder verteidigten Lande in einer Höhe, in der Luftschiffe erreicht werden könnten, zu kreuzen. Betreffend der Nachtangriffe erklärte Seely, es würde für Luftschiffe sehr schwierig sein, ein bestimmtes Ziel in der Dunkelheit zu erkennen. England, erklärte der Kriegsminister, besitzt gegenwärtig 101 Aeroplane und wird am 31. März 148 haben. Großes Aufsehen rief Seely durch seine Bemerkung hervor, daß England die besten Aeroplane der Welt besäße. Versuche seien das Jahr hindurch angestellt worden, und der Typ der Aeroplane sei weit höher vervollkommen worden als irgend einer im Besitz irgend welcher anderen Nation. In Übereinstimmung mit dem Premierminister Asquith wolle er dem Hause mitteilen, was erreicht worden sei. Das große Problem für die besonderen britischen Zwecke sei, Aeroplane zu erhalten, die im Stande seien, mit hoher wie mit geringer Geschwindigkeit zu fliegen. Ein neu geschaffener Apparat sei 80 Meilen in der Stunde geflogen und könne auch mit 40 fliegen. Er könne schnell gebaut werden, die Schwierigkeit aber habe im Motor gelegen. Die ausländischen Motoren hätten sich als leistungsfähiger als die britischen erwiesen und der beste Weg zur Beseitigung der Schwierigkeiten sei gewesen, der heimischen Industrie einen hohen Preis und die Aussicht auf großen Gewinn zu bieten. Was die lenkbaren Luftschiffe anbeträfe, so brauche die Armee keine Fahrzeuge vom Zeppelin-Typ. Sie sei eine Expeditionsmarine, und Zeppeline zur Verstärkung der ägyptischen Besatzung oder im Falle einer Truppenentsendung an die indische Grenze zu verwenden, sei selbstverständlich unmöglich. Es sei deshalb beschlossen worden, daß die Armee kleine, leicht transportable Luftschiffe haben müsse.

Patentbericht,

mitgeteilt vom Patentanwaltsbureau Dr. Fuchs und Ingenieure Kornfeld und Hamburger, Wien, VII., Siedenstergasse 1.

Österreich.

Angelegt am 16. Februar 1913, Einspruchsfrist bis 15. April 1913.

Kl. 77 d. Carlo Navarro, Konstrukteur in Turin. — Gleichgewichtregler für Flugzeuge, bestehend aus einem pendelnden, mit den Steuerflächen verbundenen Lenkersitz. Der Sitz ist zwecks Erhaltung der seitlichen Gleichgewichtslage auf querverlaufenden kreisbogenförmigen Schienen verschiebbar gelagert, die mit dem Flügzeuggestell fest vereinigt sind.

Angelegt am 1. März 1913, Einspruchsfrist bis 1. Mai 1913.

Kl. 77 a. Ignaz Etrich, Fabrikant in Oberaltstadt bei Trantennan. Einrichtung zur Verstellung der Tragflügel von Flugzeugen, insbesondere Drachensieger. Außer der entgegengegesetzten gerichteten Verstellung der Tragflächen und die Verstellung des Höhensteuers bewirkenden Stenerung ist noch eine zweite besondere Stenerung vorgesehen, durch welche die Tragflächen unabhängig von der ersten Stenerung in gleichem Sinne verstellbar werden können, zum Zwecke, die Anstellwinkel der Tragflügel auch während des Fluges unabhängig von der normalen Stenerung des Flugzeuges den jeweiligen Verhältnissen entsprechend einstellen, beziehungsweise verändern zu können.

Deutschland.

Angelegt am 13. Februar 1913, Einspruchsfrist bis 13. April 1913.

Kl. 77 a. Dario Galva, Paris. — Fallschirmeinrichtung an Flugzeugen mit fliegendem Schwerpunkt.

Kl. 77 a. E. Rampler, Luftfahrzeugbau, G. m. b. H., Berlin. — Flugzeuggruppe mit Flügelstützplänen.

Angelegt am 17. Februar 1913, Einspruchsfrist bis 17. April 1913.

Kl. 63 c. Dr. Hans Claudius, Treibritz in Schlesien. — Antriebsvorrichtung für Motorfahrzeuge.

Kl. 63 e. Heinrich Gemminger, Buchsweller. — Vorrichtung zum Anführen und Abnehmen des Laufmantels von Luftstrahlröhren.

Kl. 77 a. Hans Peters, Berlin-Adlershof, Hackenbergstraße 8. — Schraubenflieger mit mehreren kleinen, rasch umlaufenden Tragstrahlen und unterhalb der Mittelebene des langgestreckten Fahrgastkörpers angeordnetem Seitensteuer.

Kl. 77 a. John Wilfrid Seddon, Painswick, Gloucester, Großbritannien. — Konstruktionselement, insbesondere für Flugzeuge.

Kl. 77 a. Friedrich Sommer, Essen-Ruhr, Viehoferstraße 69. — Lande- und Abflugvorrichtung für Flugzeuge unter Verwendung eines Drehkranes.

Angelegt am 20. Februar 1913, Einspruchsfrist bis 20. April 1913.

Kl. 77 a. Matthias Blaha, Berlin-Lichtenberg, Pfarrstraße 36. Leicht lösbare Verbindung von Rohren aus Luftschifferippen.

Kl. 77 a. Hellmut Hirth, Berlin, Bunsenstraße 11. Aus einzelnen Flügeln bestehender Propeller, insbesondere für Flugzeuge, bei welchen Drähte oder dergleichen zur Erhöhung der Festigkeit verwendet sind.

Kl. 77 a. Franz Kasperczyk, Idawische, Kr. Pless. Vorrichtung zum Befestigen eines zusammenlegbaren Fallschirmes.

LITERATUR.

„The Aviation Pocket-Book for 1913.“ By R. Borlase Matthews. London, 1913. Crosby, Lockwood and Son. Price 3 Shillings 6 pence. — Das vorliegende Taschenbuch ist als Begleiter des Aviatikers geeignet, recht wohl seinen Zweck zu erfüllen. Es ist nicht nur dem Namen, sondern auch der wirklichen Gestalt nach ein Taschenbuch, enthält dabei auf 176 Seiten sorgfältig zusammengestellte nützliche Daten aus Aerodynamik, Maschinenkunde, Materialkunde, Meteorologie etc. Die Ausstattung ist hübsch, der Einband fest und dauerhaft.

„Über Luftfahrtsrechtliche Fragen.“ Von Rechtsanwalt Dr. Tauber. Berlin. Juristische Verlagsbuchhandlung Dr. jur. Frensdorff. Preis 1 M. — Die vorliegende Broschüre gibt einen Vortrag wieder, den der Autor am 17. Oktober 1912 im Berliner Anwaltverein gehalten hat. Derselbe liefert in knappster Form eine leichtfaßliche Orientierung und behandelt vornehmlich zwei Hauptfragen des Privatrechts der Luftfahrt, nämlich: Kann der Grundigentümer das Überfliegen seines Grundstückes verbieten? und die Schadenersatzfrage. Einige Worte de lege ferenda beschließen die recht interessanten Ausführungen.

„Das Schadenersatzrecht der Luftfahrt nach geltendem Recht und de lege ferenda.“ Von Dr. jur. Alex. Meyer, Gerichtsassessor zu Hamburg v. d. H. Frankfurt a. M. 1913. Verlag von Gebrüder Knaur. Preis M. 2.50. — Von Assessor Dr. Alex. Meyer sind schon eine Anzahl Schriften über luftrechtliche Fragen erschienen und haben durch die bemerkenswerte Behandlung ihrer Themen die Aufmerksamkeit der Fachwelt verdientermaßen auf den Verfasser gelenkt. Das Interesse für seine gewandte Feder wird noch steigen, wenn man sein neuestes luftrechtliches Produkt, ein überaus gehaltvolles Büchlein, in die Hand nimmt und aufmerksam liest. Der Verfasser zeigt hier wieder seine Gründlichkeit und Vielseitigkeit.

„Flugmaschinen ohne Motor und die Grundlagen des Schwebefluges.“ Von Dipl.-Ing. Hans E. von Minner. Köln. Kommissionierung von Greven und Beckhold. Preis, gebunden, 80 Pf. — Auf Grund von zahlreichen Beobachtungen, die der Autor in vielen Ländern an verschiedenen Vögeln machte, sowie von theoretischen Studien und von Experimenten glaubt er zur richtigen Erkenntnis der Grundlagen des Schwebefluges gelangt zu sein. Seine Forschungen führten ihn auf ein neues System von Flugmaschinen, die er „Schwebemaschinen“ nennt; mit solchen und nur mit solchen Apparaten soll es möglich sein, ohne Motor zu fliegen; die sehr geringe Triebkraft wird durch die Muskelkraft und die Schwerkraft und unter günstigen atmosphärischen Verhältnissen nur durch die letztere geleistet.

„Die Haftpflicht im Luftflug nach der Vorschlag zu einem Luftfluggrundgesetz.“ Als Fortsetzung der Schrift „Der Luftflug, Geschichte und Rechte.“ Von Ferdinand Schroeder. Berlin 1913. Verlag von Franz Vahlen. Preis 1 M. — Der Autor ist seit dem Erscheinen seiner 1911 herausgegebenen Schrift „Der Luftflug, Geschichte und Rechte“ vielfach aufgefordert worden, nun auch eine kleine Arbeit zu verfassen, in welcher die Gesetzgebung zur Regelung der Haftpflicht im Luftflug besonders behandelt und des weiteren als Ergebnis der juristischen Ausführungen ein „Luftfluggrundgesetz“ entworfen würde, d. h. ein Gesetz, das die Grundlagen, die Verfassung des Luftrechtes darstellt, ein Gesetz, in dessen Rahmen sich die Luftschifffahrt weiterentwickeln hätte, das ihr aber auch, mit diesem Rahmen, die festen Grenzen ihrer Bewegungsfreiheit zieht. Der Autor ist nun diesen Wünschen nachgekommen. Seine neue Schrift umfaßt: „Die Haftpflicht im Luftflug“ und einen ausführlichen „Vorschlag zu einem Luftfluggrundgesetz für das Deutsche Reich.“

„Bulletin de l'Institut Aérodynamique de Koutchikino.“ Fascicule IV. Moscou 1912. Imprimerie J. N. Kouchikoff & Cie. Librairie Aéronautique, 40, rue

de Seine, Paris. Prix 8 Francs. — Das vorliegende vierte Heft der Veröffentlichungen des aérodynamischen Observatoriums von Koutchikino erstattet Bericht über die Arbeiten, welche Direktor Riabouchinski in den Jahren 1910–1912 dort durchgeführt hat, Arbeiten, die zum Teil für die heutige Luftschifffahrt von einschneidender Bedeutung sind, zum Teil vorläufig bloß theoretisches Interesse besitzen. Das aérodynamische Observatorium von Koutchikino, seine Ausstattung, seine Arbeitskräfte und vor allem sein ausgezeichnete Leiter D. Riabouchinski haben verdientermaßen einen Weltplatz; ja in manchen Beziehungen kann die Schöpfung des russischen Gelehrten bis jetzt als ohne Rivalen dastehend angesehen werden. Kein Wunder, wenn die sorgfältig zusammengestellten Resultate dieser Forschungsanstalt immer der größten Aufmerksamkeit der Fachleute begegnen. Aus der gegenwärtigen Publikation seien hervorgehoben die Anfänge über Eichung von Anemometern, über den Druck eines Luftstroms auf quadratische Flächen kleiner Dimension, über den Effizienztunnel, die allgemeinen Betrachtungen über die Methode des künstlichen Luftstroms, über die Schrauben etc.

BRIEFKASTEN.

P. Z. in W. — Ganz gewiß ist auch für den Herbst 1913 ein „Aéro-Salons“ in Paris zu erwarten.

B. v. T. in M. — Das erste Fliegermeeting in Deutschland fand 1909 auf dem Flugplatz Johannishal bei Berlin statt.

GRAF R. in D. — Bei der Etappe von Breslau — Wien des Wettfluges Berlin — Wien suchte Hirth, um den Altvater (1400 m) zu überfliegen, eine Höhe von 2100 m auf.

„La Navigazione Aerea“

Italianische Revue der Luftschifffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. Luigi Mina vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag
E. Voghera, Via Po 3, Rom.

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angegliederten Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen
Konstruktionschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Heften von 24 bis 32 Seiten mit technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung der Luftschifffahrt in allen ihren Zweigen — Kugelballons, Lenkballons und Aeroplanen — Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luftschifffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:

ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugpreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ 13 „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

Er erscheint einmal im Monat.

The National Aeronautic
Magazine of America

„FLY“

ISSUED MONTHLY.

Balloons Airships Flying Machines.

From thirty to fifty beautiful illustrations each number
A popular magazine read by everybody interested in
Aeronautics. Send Postoffice order for \$ 1.50 for a
year subscription to the

AERO PUBLISHING COMPANY
BETZ BUILDING, PHILADELPHIA, PA.
Sample copies 10 cts. each.

Bei der Wichtigkeit astronomischer und meteorologischer Kenntnisse für die Luftschiffahrt empfehlen wir allen Interessenten ein Abonnement auf die Illustrierte Halbmonatschrift für Astronomie und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD
Direktor der Treptow-Sternwarte.

Der 13. Jahrgang begann am
1. Oktober 1912.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede
Buchhandlung und den
**Verlag der Treptow-Sternwarte,
Berlin-Treptow.**

Bezugspreis für Deutschland und Österreich-Ungarn **vierteljährlich M. 3.—**
(für das Ausland vierteljährlich M. 4.—).

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Couënnier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences,
de l'Industrie et des Sports Aéronautiques.

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

Verantwortlicher Redakteur: VICTOR SILBERER.



Verlagsbuchhandlung Richard Carl Schmidt & Co.

Tele. Amt Litzow 5147 Berlin W. 62 Lutherstr. 14 Tele. Amt Litzow 5147

Seeben ist erschienen:

(Bibliothek für Luftschiffahrt und Flugtechnik Bd. 10)

Handbuch für Flugzeug- Konstrukteure

Eine übersichtliche Anleitung zur
Berechnung und zum Bau von
Flugzeugen

VON

Camillo Haffner.

260 Seiten mit 35 Tabellen, 218 Abbildungen und 3 Konstruktionsblättern von drei Flugzeugen.

Preis elegant gebunden M. 8.—.

INHALTSVERZEICHNIS: I. Die Theorie als Hilfsmittel der Praxis. 1. Das Schwebeprinzip. 2. Die Schwebearbeit. 3. Der Vortriebs- oder schädliche Widerstand. 4. Die Vortriebsarbeit. 5. Die Gesamtarbeit. 6. Die Betriebsökonomie. 7. Der Anstellwinkel. 8. Die Flächenwölbung. 9. Der Druckmittelpunkt. 10. Der Schwerpunkt. 11. Der Start. 12. Der Gleitflug. 13. Der Höhenflug. 14. Veränderliche Flächengröße und Anstellwinkel. 15. Die Steuerflächen und der Kurvenflug. 16. Die Stabilität und die automatischen Stabilisatoren. 17. Die Schraube. 18. Motor und Kühler. 19. Einiges aus der Festigkeitslehre. — II. Die Baumaterialien und ihre Festigkeit. 1. Holz oder Metall? 2. Feuersichere Imprägnierung und Lacke. 3. Drähte und Drahtseile. 4. Stahl- und Gummifedern. 5. Stoffe zur Flächenbespannung. 6. Allgemeine Bauteile. — III. Die praktische Ausführung. 1. Die Konstruktion und die Konstruktionszeichnungen. 2. Einige Konstruktionsregeln. 3. Der Bau des Rumpfes. 4. Fahrgestelle und Kufen. 5. Die Steuerung und der Pilotensitz. 6. Die Trag- und Steuerflächen. 7. Der Motoreinbau und die Motorwartung. 8. Die Werkstätten- und Schuppen-einrichtung. 9. Die Erprobung eines neuen Typs. — IV. Anhang: Drei Flugzeugkonstruktionen des Verfassers. Skizzen zur Konstruktion eines einseitigen Schuleindeckers in billiger Ausführung. Skizzen zur Konstruktion eines zweiseitigen Renneindeckers zur Aufstellung von Rekorden. Skizzen zur Konstruktion eines dreiseitigen Doppeldeckers mit Bombenabwurf-einrichtung (Militärtyp).

Druck von CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, Wien, V.

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportilberer Wien“.

Nummer 8

Wien, 15. April 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Aëronautische Radiumforschung. — Höchstleistungen im Distanzflug. — Von den Zeppelin-Kreuzern. — Anerkannte Weltrekord. — Der Wettbewerb in Monaco. — Sonstige Ereignisse in Aspern. — Die deutsche Wehrordnung. — Die Luftpostaktion. — Todestopfer. — Österreichischer Luftschiffer-Verband. — K. k. Österreichischer Aëro-Klub. — Notizen. — Patentbericht. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

AËRONAUTISCHE RADIUMFORSCHUNG.

von Hauptmann Dr. Viktor E. Hoff.

III.

Die vierte Fahrt war wiederum eine Nachtfahrt. Herr Eduard C. von Sigmund hatte in lebenswürdigster Weise seinen großen, 2200 m³ fassenden Privatballon »Astarte« zu dem wissenschaftlichen Zweck zur Verfügung gestellt. Ich hoffte, damit während der Nacht längere Versuche in 2000 m Höhe — die mir noch fehlten — ausführen zu können, um dann am Vormittag so hoch als möglich zu kommen. An der Fahrt nahmen wieder teil: Hauptmann W. Hoffory, Herr E. Wolf und ich. Um 1/10 Uhr abends stiegen wir mit 22 Sack Ballast auf. Es war eine sternhelle Nacht. Wiederum übte ich mich in der selbständigen Führung des Ballons.

Ich wollte rasch auf ca 1000 m gehen, welche Höhe nach Abgabe von 5 1/2 Sack schon um 1/4 11 Uhr erreicht war. Dann machte ich meine Apparate zur Beobachtung klar. Die Fahrtrichtung war Norden, die Geschwindigkeit 30—35 km in der Stunde. Im Westen war mehrmals fernes Wetterleuchten zu beobachten, das leider immer häufiger wurde, so daß wir auf ein sich näherndes Nachtgewitter rechnen mußten. Allmählich führte ich den Ballon höher, auf 1600 m. Es war nun, um 12 Uhr nachts, starke Wolkenbildung bemerkbar. Über der ausgebreiteten Wolkendecke im Westen und Norden schossen deutlich sichtbar hohe Kumulusköpfe empor, die im Mondlicht wie hohe Schneegebirge aussahen. Die Erde war von

unserer Höhe aus wenig sichtbar. Die einzigen Orientierungspunkte waren der von zahlreichen Bogenlampen hell erleuchtete Nordbahn-Frachtenbahnhof von Straßhof, der schon bei den früheren Nachtfahrten stets als ausgezeichnetes Orientierungsobjekt sich erwiesen hatte, und später die Lichter von Brünn, an welcher Stadt wir in 20 km Entfernung westlich vorbeiflogen.

Um 12 Uhr 30 Minuten war die Bewölkung allgemein geworden. Über uns schwebte in enormer Höhe eine dunkle Wolkendecke, die sehr gewitterartig aussah. Wir hatten 1900 m Höhe erreicht.

Es begann immer näher zu blitzen, endlich war auch starkes Donnerrollen vernehmbar, so daß es unzweifelhaft schien, daß das Gewitter uns einholte. Nach kurzer Beratung entschlossen wir uns, der Vernunft gehorchend, hinabzugehen. Ich mußte wiederholt Ventil sehen, um die »Astarte« zum Fallen zu bringen. Es war 1 Uhr 30 Minuten nachts, als wir den Boden berührten. Bei der herrschenden Finsternis war die Landung recht schwierig. Nachdem der Ballon durch weiteren Ventilgebrauch entsprechend entkräftet war, stieg Hauptmann Hoffory aus, um mittels elektrischer Lampe das Terrain zu sondieren. Er stellte fest, daß wir auf einer hochgelegenen Weide uns befanden, die von zahlreichen, mehrere Meter tiefen, schluchtartigen Rissen durchzogen war. Da das Gewitter nicht näher kam, so versuchten wir, mit dem noch nicht gerissenen Ballon den Morgen zu erwarten, um dann mit Hilfe der wärmenden Sonne wieder aufzusteigen.

Der Himmel blieb leider bedeckt, so daß wir um 6 Uhr 30 Minuten die Hoffnung, wieder aufsteigen zu können, trotz der noch vorhandenen 12 Sack Ballast aufgeben mußten. Um 7 Uhr 30 Minuten traten wir mit dem schon verpackten Ballon die dreistündige Fahrt zur nächsten Bahnstation (Tischowitz) an.

Das wissenschaftliche Resultat war wenig ausreichend. Ich hatte nur durch zwei Stunden mit drei Apparaten parallel in 1000—1900 m

Höhe Beobachtungen gemacht, welche den Schluß rechtfertigen, daß in diesen Höhen die Strahlung ebenso groß ist wie am Boden. Im Zusammenhang mit früheren Resultaten ergibt sich die wichtige Folgerung, daß in den Höhen von 1000 m aufwärts die Strahlung etwas stärker ist als in Höhen von 500—1000 m.

Die nächste Fahrt unternahm ich am 19. Juni allein im Ballon »Radetsky«. Ich stieg um 5 Uhr abends vom Klubplatze im Prater aus. Gegen 6 Uhr hatte ich erst die Landzunge beim »Praterspitz« überflogen. Der Ballon ging langsam weiter, entlang der Donau über die Lobau. In 1260 m Höhe traversierte ich die Donau wieder und landete um 6 Uhr 55 Minuten sehr glatt bei Fischamend. Während meiner Landung manövrierte der Lenkballon »Parseval« neben und ober mir. Von den Offizieren der k. u. k. Luftschifferabteilung wurde ich in liebenswürdigster Weise eingeladen, ihr Gast zu sein.

Nun hatte ich also auch die vorgeschriebene Alleinfahrt zur Erlangung der Führerschaft absolviert. Bei meinen Strahlungsmessungen fand ich auch diesmal in Höhen von 500—1200 m etwas geringere Werte der Strahlung als am Boden.

Die nächste Fahrt trat ich am 28. Juni abends an. Mein Begleiter war Herr E. Wolf, der meteorologische Messungen während der Nacht machen wollte; ich selbst besorgte die Führung des Ballons und die Messungen der Gammastrahlung mit zwei Apparaten. Wir erhoben uns um 11 Uhr 36 Minuten abends im Ballon »Austria« vom Klubplatz mit nur fünf Sack Ballast. Wir nahmen den Kurs über den Donaukanal, Simmering und Laaerberg gegen Süden, anfangs mit 15 km Stundengeschwindigkeit. In ca. 350 m Höhe brachte ich den Ballon ins Gleichgewicht. Um $\frac{1}{2}$ Uhr waren wir über Himberg, um $\frac{3}{4}$ Uhr früh über Ebergassing. Bei Wienerherberg bekamen wir wieder mehr südöstlichen Kurs. Ich benützte die sehr ruhige Fahrt fleißig zu meinen Beobachtungen und konnte wieder zweimal in vollkommen ruhiger Nacht — wobei also jede meteorologische Veränderung ausgeschlossen war — plötzliche Schwankungen der Gammastrahlung an beiden mitgenommenen Apparaten simultan konstatieren.

Von $\frac{1}{6}$ Uhr an begannen wir energisch zu steigen, da die Sonne den Ballon stark erwärmte. Da ich nur mehr $3\frac{1}{2}$ Sack Ballast übrig hatte, ging ich nicht höher als 1200 m. Wir hatten inzwischen von Götzendorf aus einen Bogen durchfahren und befanden uns jetzt über dem Orte Gallbrunn. Ich wollte, nach Überfliegung des ausgedehnten Waldes am Kugelberge, in der Gegend von Maria-Ellend landen, doch blieben wir, kaum 100 m vom Ende des Waldes entfernt, in völliger Windstille stehen. Da ich es wegen der schwierigeren Ballonverpackung scheute, zwischen dem Jungholz herabzugehen, wartete ich, bis Leute erschienen, mit deren Hilfe ich den Ballon am Schleppseil auf eine Wiese bei Maria-Ellend transportieren ließ, wo wir um $\frac{1}{8}$ Uhr landeten. Ich war mit der

Fahrt sehr zufrieden; hatte ich doch mit dem geringen Ballastvorrat acht Stunden ausgehalten und dabei eine Reihe von ergänzenden Beobachtungen gewonnen, welche die Ergebnisse der früheren Fahrten bestätigten.

Es erübrigte jetzt nur noch, einmal eine Hochfahrt zu machen, um das Verhalten der Gammastrahlung in Höhen von mehr als 3000 m zu erforschen. Zu diesem Zwecke habe ich am 7. August eine Fahrt mit dem 1680 m³ fassenden Ballon »Böhmen« des Deutschen Luftfahrt-Vereines in Böhmen von Aussig a. d. Elbe aus unternommen. Zur Füllung wurde sehr reiner Wasserstoff benützt, der pro Kubikmeter eine Tragfähigkeit von 1.1 kg aufwies. Es war also Hoffnung vorhanden, eine Höhe von 6000 m zu erreichen.

An der Fahrt nahmen Herr Hauptmann W. Hoffory als Führer, Herr E. Wolf als meteorologischer Beobachter und ich teil. Um 6 Uhr 12 Minuten früh wurden wir vom Fahrwart Herrn Ingenieur Walter Mitscherlich hochgelassen. Die Platzfrage gestaltete sich recht schwierig, denn für drei Personen, drei große Sauerstoffzylinder, Sitzbank, Instrumentenkorb und Handgepäck schien der an sich bequeme Ballonkorb doch etwas zu eng. Meine drei Strahlungsapparate wurden wie gewöhnlich am Korbrande an kleinen, mit Stellschrauben versehenen Konsolen montiert. An Ballast nahmen wir 52 Sack mit. Nach Abgabe von 10 Sack Ballast waren wir in 1600 m Höhe. Wir überflogen bei Peterswalde die deutsche Grenze, Pirna, mit prächtiger Aussicht auf die Festung Königstein, die sächsische Schweiz. Um $\frac{1}{9}$ Uhr waren 3000 m erreicht. Um 9 Uhr 15 Minuten standen wir über Elstra im östlichen Sachsen, 4000 m. Um mich für die immerhin anstrengenden Ablesungen munter zu erhalten, griff ich zum Sauerstoffinhalationsapparat. In 4200 m maßen wir $8\frac{1}{2}$ Grad unter Null. In 4800 m begann auch Herr Wolf mit der Sauerstoffatmung, die sowohl bei ihm wie bei mir sehr belebend wirkte und die hohe Pulsfrequenz herabminderte. Um 10 Uhr 45 Minuten erreichten wir 5350 m. Trotz Sauerstoff fühlte ich mich so schwach, daß ich nur noch mit Anstrengung an zwei Apparate die Ablesungen ausführen konnte; die dritte Ablesung mißlang. Hauptmann Hoffory hielt die Höhe von 5350 m ohne Sauerstoffatmung aus. Bei mir hatten wohl die vorausgegangene ungenügende Nachtruhe und eine Magenindisposition die Widerstandskraft vermindert. Ich bat nun Hauptmann Hoffory, Ventil zu ziehen. Um 12 Uhr 15 Minuten mittags landeten wir bei Piskow, etwa 50 km östlich von Berlin.

Mit dem wissenschaftlichen Ergebnis dieser Fahrt konnte ich sehr zufrieden sein; es war mir gelungen, mit drei Apparaten unabhängig den Verlauf der durchdringenden Strahlung bis über 5000 m zu verfolgen. Nachdem ich schon bei den acht vorhergegangenen Fahrten gefunden hatte, daß die Gammastrahlung in Höhen von 1000—2000 m ebenso groß ist wie am Boden, also größer als in

500—1000 m, ergab sich in den Höhen von 2000 m aufwärts eine noch viel auffallendere Steigerung der Gammastrahlung mit der Höhe. In 4000 m war die Gammastrahlung schon um die Hälfte stärker als am Boden, in 5000 m mehr als doppelt so stark. Das war ein Ergebnis, welches vollkommen neue Gesichtspunkte schuf: es war der Beweis erbracht, daß in 5000 m Höhe eine viel stärkere Gammastrahlung wirkt als auf der Erde.

Die Strahlung der Erde ist in diesen Höhen längst unwirksam. Wenn man an der Ansicht festhält, daß nur die bekannten radioaktiven Produkte in der Atmosphäre eine Gammastrahlung erregen, so müßte man zur Erklärung der von mir beobachteten Strahlungserhöhung in 5000 m annehmen, daß zufällig gerade in dieser Höhe eine lokale Anhäufung radioaktiver Materie stattgefunden habe. Dies ist aber so unwahrscheinlich, daß man eher der Ansicht zuneigen wird, daß ein Teil der beobachteten Gammastrahlung von oben her in die Atmosphäre eindringt — also außerterrestrischen Ursprungs ist. Daß ein Teil der Gammastrahlung von der Sonne kommt, ist unwahrscheinlich, da ich bei den von Wien aus unternommenen Fahrten in der Nacht und während der Sonnenfinsternis am 17. April 1912 keine Verminderung der Gammastrahlung fand.

Ein weiteres wichtiges Ergebnis meiner Beobachtungen sind die mitunter auftretenden plötzlichen Schwankungen der Strahlung, die ich wiederholt auch bei Nachtfahrten in vollkommen ruhiger Atmosphäre bemerkt habe. Da gleichzeitig keinerlei meteorologische Veränderungen zu beobachten waren, so kann man kaum daran denken, daß eine Umlagerung der radioaktiven Substanzen in der Luft (etwa infolge von Kondensationsvorgängen oder dergleichen) die Veränderung der Strahlung bewirkt habe; dies umsoweniger, als sich in ein bis zwei Stunden später der normale Strahlungswert wieder einstellt. Auch diese Schwankungen der Gammastrahlung scheinen auf eine außerterrestrische Strahlungsquelle hinzuweisen.

Es eröffnet sich ein weites Feld für neue Forschungen. Am wichtigsten scheint es, den Gehalt der Luft an radioaktiven Substanzen direkt im Ballon zu messen. Dazu aber müssen erst Methoden gefunden werden, da die bisher bekannten Methoden hierfür viel zu umständlich und teilweise nicht übertragbar wären. Wichtig wäre ferner die Messung der Gammastrahlung innerhalb von Wolkenlichtern, um zu sehen, ob dort wirklich eine Anhäufung radioaktiver Substanzen stattfindet.

Auch die Verfolgung der Schwankungen der Strahlung bietet hohes Interesse. In der nächsten Zeit werde ich in Wien simultan mit Professor Wulf in Talkenburg (Holland) und Dr. Dorn in Davos (Schweiz) Strahlungsbeobachtungen am Boden ausführen, aus welchen dann zu ersehen sein wird, ob die erwähnten Schwankungen etwa wirklich an allen drei Orten simultan auftreten — was dann der definitive Beweis für die Existenz

einer außerterrestrischen Quelle der Gammastrahlung wäre*).

Zum Schlusse möchte ich dem Präsidium des k. k. Österreichischen Aero Klubs für die verständnisvolle Förderung meiner Arbeiten meinen ergebensten Dank aussprechen. Auch danke ich herzlichst meinen Freunden und Mitarbeitern bei den Fahrten: Herrn k. u. k. Hauptmann Wilhelm Hoffory, Herrn Oberleutnant S. Heller sowie Herrn Ernst Wolf, Assistenten der k. k. meteorologischen Zentralanstalt, für die gleichzeitigen meteorologischen Beobachtungen.

HÖCHSTLEISTUNGEN IM DISTANZFLUG.

FISCHAMEND—UJVIDÉK IN DREI STUNDEN.

Zwei deutsche Offiziersflieger, Leutnant Canter als Führer und Leutnant Boehmer als Beobachter, haben am 1. April bei einem Überlandflug von Jätebög über Berlin—Lübeck—Plön nach Maleute auf einer Militär-Rumpler-Taube den Weltrekord in Dauer und Länge für einen Passagierflug über Land geschlagen. Die beiden Offiziere blieben ohne Unterbrechung 6 Stunden 9 Minuten in der Luft und legten bei diesem Dauerflug trotz Gegenwind die Weltrekord-Flugstrecke von 595 km zurück. Dieser glänzende Flug überbietet die Leistungen der seitherigen Inhaber der Flugrekords für Dauer und Länge, d. i. sowohl den Distanzweltrekord im Fliegen über Land, den erst kürzlich der Franzose Guillaux aufgestellt hat, als auch den Dauerflugweltrekord mit einem Passagier, den seit 14. Februar 1912 der englische Leutnant Barrington-Kennett mit 4:51:00 hielt; Leutnant Kennett hatte damals 401½ km durchgeflogen. Den längsten ununterbrochenen Überlandflug mit Passagier in Deutschland hatte vorher Leutnant Kastner am 30. Juli 1912 ausgeführt. Ein neuer Weltrekord im Sinne der internationalen Föderation liegt hier freilich nicht vor, denn die Leistung gehört ihrer Art nach nicht in die Reihe derjenigen, welche als Rekords offiziell geführt werden.

Dem prächtigen Überlandflug der Leutnants Canter und Boehmer wurde am 1. und 2. April durch die deutschen Offiziere Leutnant Pretzell und Kerner eine ebenbürtige Leistung an die Seite gestellt.

Die Leutnants Pretzell und Kerner stiegen am 1. April in Metz auf der Militär-Rumpler-Taube A. 13 gegen 8 Uhr morgens auf und machten um 10 Uhr 30 in Köln eine Zwischenlandung. Nach zweistündiger Ruhepause setzten sie die Reise nach Münster i. W. fort, wo sie um 2 Uhr auf der Lodenheide niedergingen und von einem Vertreter des Luftfahrt-Vereines für Münster und das Münsterland empfangen wurden. Da die von diesem Vereine im letzten Sommer erbaute, zur Aufnahme zweier großer Flugzeuge geeignete Halle der Taube sicheren Unterschlupf bot, verzichteten die Flieger auf ihren ursprünglichen Plan, nach kurzer Zwischenlandung den Weiterflug nach Hamburg anzutreten. Dieser wurde

*) Die wissenschaftlichen Ergebnisse meiner Ballonfahrten sind in den Sitzungsberichten der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Wien, Oktober 1912 (Mitteilungen des Institutes für Radiumforschung, XXX), und in der Physikalischen Zeitschrift, 1. November 1912, niedergelegt.

am 2. April angetreten. Um 12 Uhr mittags trafen die Herren wohlbehalten auf der Horner Rennbahn ein. Bei der Landung zerbrach der Propeller. Nach Behebung des Schadens werden die Offiziere ihren Flug nach Königsberg fortsetzen.

Oberstleutnant Emil Uzelac, der Kommandant unserer Militär-Luftschifferabteilung, hat schon wiederholt durch seine schneidigen, dabei außerordentlich präzisen Flüge überrascht. Er hat nun eine Leistung vollbracht, welche seine persönlichen Fliegeigenschaften aufs hellste leuchten lassen, eine Leistung, die nicht bloß an österreichischem, sondern auch an internationalem Maßstabe gemessen ein Sensationsereignis bildet. Oberstleutnant Uzelac ist nämlich am 10. April ohne Zwischenlandung mit einem Passagier von Fischamend nach Ujvidék (Neusatz) geflogen und hat diese 400 km lange Strecke in genau drei Stunden zurückgelegt.

Der Kommandant unserer Luftschifferabteilung hat mit dieser prächtigen Fahrt eine Höchstleistung geschaffen, die zwar ebenfalls nicht in die Kategorien der von der Fédération Aéronautique Internationale geführten Weltrekords eingereiht werden kann, aber dennoch, als eine Sache für sich, der höchsten Bewertung in den Augen aller sportlichen Beurteiler sicher sein kann.

Oberstleutnant Uzelac stieg an dem genannten Tage um 6 Uhr 25 Minuten früh samt seinem Monteur Nowak in Fischamend auf, um den Flugapparat, einen mit 90pferdigem Daimlermotor ausgerüsteten Lobner-Pfeilflieger, nach Ujvidék zu bringen und bei dieser Gelegenheit dort eine Inspektion vorzunehmen. Bekanntlich ist ja dort ein Flugplatz entstanden und jetzt wird daselbst eine Pilotenschule errichtet.

Der Flieger suchte eine Höhe von 2000 m auf, um den anregelmäßigen Luftströmungen über dem Bakonyerwald, einem von den Aviatikern gefürchteten Hindernis, nach Möglichkeit zu entgehen. Nach Übersteigung des Bakonyerwaldes senkte sich Oberstleutnant Uzelac auf 1300 m, welche Höhe er bis zum Schluß der Reise beibehielt.

Der Flieger hatte stets Rückenwind. Es war sehr klar, kalt, aber nicht unangenehm; die Orientierung war eine gute. Karte und Kompaß leisteten wertvolle Dienste. In der durchflogenen Gegend muß man sich genau zu orientieren verstehen, da die Ortschaften alle gleich groß und gleich weit voneinander entfernt sind, so daß man sie leicht verwechseln kann. Oberstleutnant Uzelac passierte den Plattensee zwischen dem Nordende desselben und der Halbinsel Tihany; er gelangte genau über Siofok, Szekszard, etwas südlich an Baja vorbei, Zombor rechts lassend, nach Ujvidék. Er erblickte sofort die Hangars und erkannte den Flugplatz. Er ließ sich nun in Spiralen an der Höhe von 1300 m nieder und landete um 9 Uhr 25. Die Mannschaft, die in den Hangars arbeitete, hatte von seinem Kommando keine Ahnung und stürzte überrascht herans. Auch der Inspektionsoffizier war sofort zur Stelle. Von Fischamend aus war zwar eine Depesche mit dem Aviso, daß der Kommandant den Flug unternommen, nach Ujvidék abgegangen, er war jedoch vor der Depesche dorthelbst angelangt. Nach der Landung begab er sich, um sich ein wenig zu restaurieren, ins Hotel und unternahm dann mittels Automobils eine Rekognoszierungsfahrt in die Umgegend. Er inspezierte auch den Flugplatz, der noch im Laufe des Sommers zur Militärpilotenschule ausgebildet werden wird.

Da in genau drei Stunden 400 km zurückgelegt wurden, ergibt sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 133 km pro Stunde.

Auch sonst sind in letzter Zeit mehrere schöne Distanzflüge in rascher Aufeinanderfolge von Aviatikern ausgeführt worden.

Am 27. März fanden zwei Überquerungen des Canals la Manche statt — die 61. und 62. seit Blieriot. Der englische Aviatiker Robert Flack kam mit seinem Sohne als Passagier von Dover nach Calais geflogen, wo er nach dreiviertelstündiger Meerfahrt bei heftigem Winde glatt landete. Auch Hamel flog mit einem Passagier von Dover nach Calais, und zwar gegen Abwind. Er hat damit seine genannte Überfahrt glücklich absolviert.

Am 28. März fuhr E. Gilbert ohne Zwischenlandung von Lyon nach Paris. Er legte die 600 km in 3 Stunden 10 Minuten zurück. Er unternahm die Fahrt trotz dem wenig einladenden Wetter um $\frac{1}{2}$ 10 Uhr vormittag. Er flog von dem Aërodon von Bron ab, und zwar auf einem Morane-Saulnier-Eindecker. Über den Verlauf der Reise teilte Gilbert nachher mit:

»Meine Hände sind ganz müde von der Anstrengung. Ich hatte mit aller Kraft gegen die Wirkungen der Windstöße zu kämpfen, die mich, wäre ich nicht angeschnallt gewesen, nahebar vom Apparat geworfen hätten.

»Von der Ortschaft Digoin an hatte ich mit Regen zu tun. Heftige Güsse gingen namentlich bei Roanne, Tarare, Decize und Nevers nieder, welches ich zu meiner Linken ließ; ebenso bei Cosne, Gien und Briare. Die Übersetzung der Cevennen war besonders mühselig.

»In Arpajon gewahrte ich die Spitze des Eiffelturmes; ich gestehe, daß ich da aufatmete, denn seit drei Stunden rang ich mit den Elementen — ich übertreibe wirklich nicht. Endlich landete ich um 12 Uhr 40 in Villacoublay, wo mich Freunde umringten, die erstaunt waren, mich von Lyon zum Déjeuner nach Paris kommen zu sehen.

Der Verbrauch an Betriebsstoffen soll sich auf dieser Fahrt auf 60 l Benzin und 5 l Öl belaufen haben.

Am gleichen Tage hat der belgische Sportsmann Crombez gleichfalls einen bemerkenswerten Flug unter erschwerenden atmosphärischen Umständen gemacht.

Crombez stieg um $\frac{1}{2}$ 8 Uhr morgens vom Flugfeld der Firma Deperdussin in Reims-Béthony auf und schlug einen nördlichen Kurs ein, um seine Vaterstadt Lüttich aufzusuchen. Wind und Regen behinderten den Flieger sehr empfindlich. Um 8 Uhr 25 Minuten war Crombez in Tournai, wo er eine Zwischenlandung vornahm. Um 9 Uhr 50 stieg der Flieger wieder auf, gelangte glücklich nach Lüttich und landete um 11 Uhr 25 auf dem Flugfelde von Ans. Er hat zu dem Weg von 240 km 2 Stunden 40 Minuten gebraucht.

VON DEN ZEPPELIN-KREUZERN.

DER »Z. IV« IN FRANKREICH.

Der »Z. IV« (»L. Z. 16«) hat am 28.—29. März die vom preussischen Kriegsministerin vorgeschriebene 18—20stündige Dauerfahrt ausgeführt, welcher eine militärische Aufgabe zu Grunde gelegt war. Vierzehn Personen nahmen an der Fahrt teil. Das Luftschiff stieg in Friedrichshafen um $\frac{1}{2}$ 6 Uhr nachmittags an, überdug gegen Mitternacht Karlsruhe und wandte sich dann nach Basel. Von $\frac{1}{2}$ 7 Uhr morgens an krenzte es mehrere Stunden lang in großer Höhe — bis zu 2000 m — über dem Bodensee. Um 1 Uhr mittags landete das Luftschiff glatt vor der Halle. Die Fahrzeit betrug genau 18 Stunden 37 Minuten.

Was die Vernichtung des Luftschiffs »Ersatz Z. I« am 19. März betrifft, ist noch hervorzuheben, daß der Unfall für die Mannschaft außerordentlich gefährlich war, so daß, wie man aus den betreffenden Stellen der folgenden Schilderung leicht entnehmen kann, es einem glücklichen Zufall zugeschrieben werden muß, daß keine ersten Verletzungen vorgekommen oder gar Todesopfer gefallen sind.

»Es scheint, daß man nach der Aufnahme von Benzin bei Karlsruhe wieder aufsteigen wollte. Noch bevor dies geschehen konnte, trat aber die Katastrophe ein. Ein

seltensames Krachen wurde hörbar. Es war das Knirschen eines zerberstenden Aluminiumreifens nahe am Vorder- teil des Schiffskörpers. Das ganze Zerstörungswerk setzte da ein, wo das Hauptaltetaum am vorderen Teil befestigt war, von dem schier endlose Seile zu den haltenden Soldaten ausstrahlten. Es wäre wohl möglich gewesen, das Schiff zu halten, aber die Stelle, wo das Tau einsetzte, erwies sich ohne allen Zweifel als zu schwach. Kein Wunder, wenn man bedenkt, daß der ganze Kolöß, vom Winde hin- und hergeworfen, gleichsam an dieser einen Stelle hing. In einem Augenblick höchster Gefahr wurden etwa drei bis fünf Soldaten, die die hinteren Tause hielten, wohl gegen 20 m in die Höhe gerissen und wären unrettbar verloren gewesen, wenn das Schiff sich nicht noch im letzten Augenblicke durch einen anderen Windstoß wieder gesenkt hätte. Daß ein Leutnant, der unter das stauende Vorderende geriet, im Augenblick erdrückt werden konnte, aber doch mit heller Haut davonkam, sei nur angedeutet. Verschiedenen Soldaten wurden die Helmspitzen abgebrochen. . .

»Es war schließlich nur noch ein wildes Durcheinander der Menschen, die bemüht waren, das stolze Schiff zu retten. Das Vorderende knickte langsam ein, barst mehr und mehr und legte sich schließlich auf die Seite. Das wäre bei weitem nicht das Schlimmste gewesen, wenn jetzt nicht ein weiterer heftiger Orkanstoß auch das Schiff fast genau in der Mitte bersten ließ. Damit begann die Hoffnung auf Erhaltung zu schwinden. . .

»Noch ein paar Minuten und man stand hilflos der Gewalt der Elemente gegenüber, die jetzt erst ihr Hauptzerstörungswerk begannen. Schlag auf Schlag ging die Zerstörung vor sich, bis schließlich nur noch das Achter- teil des Schiffes, vom Sturm hin- und hergerissen, in die Höhe stand. Vor ihm aber lag ein fürchterlicher Trümmerhaufen. Um einer Explosionsgefahr vorzubeugen, wurden jetzt die Ballonnets, wo man sie erreichen konnte, zerstört. Ein Glück im Unglück ist es ohne Zweifel gewesen, daß man vor einer Explosion behütet wurde. Eine solche, die zunächst nur wenige abtöten, die aber sehr nahelieg, hätte einige Menschenleben kosten können.«

Am 31. März besichtigte der Prinz von Wales den »Z. IV« in Friedrichsbafen. Graf Zeppelin begrüßte den Gast. Nach einem halbstündigen Rundgang durch die Fabrikanlagen und nach Berichtigung der Motorenindustrie wurde der »Z. IV« aus der Halle gebracht. Nach kurzen Erklärungen des Grafen Zeppelin erfolgte um 9 Uhr 55 Minuten ein kurzer Rundflug unter der Führung des Oberingenieurs Dürr. Die englischen Gäste beteiligten sich nicht an der Fahrt.

Das Luftschiff »Viktoria Luise«, das den Winter über in Frankfurt a. M. in Quartier lag, ist wieder fahrbereit montiert worden und wird nun wieder größere und kleinere Passagierfahrten unternehmen.

Das für Leipzig bestimmte Delag-Luftschiff wird, nachdem das für den Neubau des Luftschiffes »Sachsen« fertiggestellte Luftschiffgerippe voraussichtlich als Ersatz für den Neubau des zerstörten Luftschiffes »Ersatz Z. I« zu dienen hat, erst im Juni fertiggestellt werden.

Man teilt mit, daß sämtliche Zeppelin-Luftschiffe für Heer und Flotte mit Scheinwerfern versehen werden. Man will jetzt sechs auf Sekundendauer einen bestimmten Punkt auf der Erde mit grellem Licht übergleuen. Man kann auch, wenn etwa mehrere Luftschiffe weiter voneinander entfernt operieren, durch Scheinwerferblitze Morse-Zeichen geben.

Landung in Frankreich.

Am 3. April ereignete sich ein merkwürdiger Fall. Was zwei Tage vorher ein französisches Blatt als Aprilscherz verbreitet hatte, die Landung eines Zeppelins in Frankreich, traf nun wirklich ein: der »Z. IV«, der in Friedrichsbafen aufgestiegen war und über den Wolken die Orientierung verlor, hielt beim Herabgehen die Vogesen vor den Schwarzwald, geriet auf französisches

Gebiet und ging auf einem Exerzierfeld bei Lunéville nahe der deutschen Grenze, nieder.

Die Nachrichten über den Verlauf des überraschenden, wenn auch nach dem Wesen der Sache durchaus begrifflichen Vorkommnisses lauten wie folgt:

Lunéville, 3. April. — Ein Zeppelin-Luftschiff mit drei deutschen Offizieren ist heute nachmittags infolge einer Motorpanne auf dem Truppenübungsplatz gelandet. Das Zeppelin-Luftschiff, an dessen Bord sich sechs Offiziere befanden, hatte um 6 Uhr 40 Minuten früh Friedrichsbafen verlassen. Durch die Wolken getäuscht, gelangte es irrlich über Lunéville. Eine große Menschenmenge fand sich an der Landungsstelle ein, wo ein Jägerbataillon aufgestellt wurde, um die Ordnung anzufekt zu erhalten. Die deutschen Offiziere waren in Uniform.

Frankfurt am Main, 3. April. — Das Luftschiff »Z. IV« sollte heute von Friedrichsbafen nach Baden-Oos überführt werden und von dort militärische Übungsfahrten unternehmen. Das Luftschiff ist noch nicht endgültig in den Besitz der Militärbehörde übergegangen, ist also im eigentlichen Sinne noch kein Militär-Luftschiff. Die Besatzung ist noch die Zeppelinische unter der Führung des Kapitäns Gland. Nur drei Offiziere in Uniform, welche der Übernahmskommission angehören, befanden sich bei der Fahrt an Bord, nämlich der zukünftige militärische Führer des Lenkballons Oberleutnant Jacobi, Oberleutnant Brandeis und Hauptmann George. Die Fahrt galt zugleich als letzte Übernahmsprüfung. Unterwegs sollte eine Höhenfahrt und eine Schnelligkeitsprobe vorgenommen werden. Während des Höhenfluges kam das Fahrzeug über die Wolken. Dabei geriet es in eine Windströmung, die es mit rapider Schnelligkeit westwärts entführte. Man nahm nördlichen Kurs, um in die Fahrlinie zurückzukommen. Als das Luftschiff wieder unter die Wolkendecke gelangte, befand es sich in den Vogesen, die man in der Gondel für den Schwarzwald hielt. Ein Motordefekt zwang zur Landung, die in dem Glauben, man befände sich auf deutschem Boden, in Lunéville erfolgte.

Paris, 3. April. — Die Landung des Zeppelin-Luftschiffes in Lunéville ist genau um 3 Uhr 15 Minuten nachmittags erfolgt, nachdem es um 10 Uhr vormittags bei Metz zum Überlandflug nach Baden-Oos aufgestiegen war, von wo es nach Homburg sollte. Auf dem Lunéviller Übungsplatze, dem Marsfeld, war gerade eine Kavalleriebrigade mit Reit- und Marschübungen beschäftigt, als plötzlich ein Lenkballon von grauer Aluminiumfarbe in der bekannten Zigarrenform der Zeppeline sichtbar wurde. Ehe die Soldaten aus ihrem Erstannen herauskamen, war der Lenkballon bereits auf ein benachbartes Feld niedergegangen und im Nu war er von einer Reiterabteilung umzingelt. Es stellte sich heraus, daß es sich um den »L. Z. IV.« handelte, dessen Übernahme von der deutschen Heeresverwaltung bevorsteht. Deutsche Offiziere in Uniform befanden sich in den Gondeln. Sie erklärten, daß sie sich infolge Nebels verirrt hätten.

Der Ballon wurde vorläufig mit Beschlag belegt. Die deutschen Offiziere sind von der Ortspolizei in Verwahrungshaft genommen und nach einem Hotel in Lunéville gebracht worden, wo ihre Personalien festgestellt wurden. Ein aeronautischer Offizier des Kriegsministeriums ist bereits nachmittags nach Lunéville abgereist, um dem Kriegsminister sofort Bericht zu erstatten. Nach Ansicht der französischen Blätter besteht kein Zweifel, daß der Zeppelin-Ballon von der französischen Regierung nach Erledigung der Untersuchung wieder freigegeben wird. Es wird von den Pariser Abendblättern hervorgehoben, daß es sich sicher um eine unfreiwillige Fahrt nach Frankreich handle, schon deswegen, weil die Offiziere in Uniform seien. — Von unrichtiger Seite wird erklärt, daß man in Frankreich weit davon entfernt sei, der Landung des »Z. IV.« bei Lunéville irgend eine tiefere Bedeutung beizumessen. Es handle sich um einen Vorfall, welcher lediglich um Gesichtspunkte der Luftschiffahrt aus Interesse haben könne.

Berlin, 3. April. — Nach einer Mitteilung der »Morgenpost« ist der »Z. IV.« nicht mit Beschlag belegt

worden. Die Offiziere und ihre Mitreisenden befinden sich vielmehr auf vollkommen freiem Fuß. Auf ihren eigenen Wunsch verbleiben sie während der Nacht in der Gondel. Es wurden ihnen Nahrungsmittel und Getränke aus der Stadt gebracht. Während der Landung hat sich nicht der geringste Zwischenfall ereignet. Die Bevölkerung verhielt sich vollkommen reserviert. Es steht den Aeronauten frei, abzureisen, sofern die Motorpanne bereit ist. Die Luftschiffer werden wahrnehmlich schon im Laufe des morgigen Tages die Rückreise antreten können. Der Zwischenfall wird keineswegs als ein Sensationsereignis betrachtet, da man in der Gegend an die Landung von Ballons und Aeroplanen gewöhnt ist.

Der französische Minister des Innern erließ nach Lunéville telegraphisch die Verfügung, den deutschen Luftschiffern bei ihrer Rückfahrt keinerlei Hindernisse in die Wege zu legen.

Lunéville 4. April (»B. Z. s. Mittags«). — Heute vormittags dauerte die Erregung, die bei der Landung des deutschen Luftkrenzers gestern schon zu bemerken war, immer noch an. Es waren auch von der Menge zwei Vorstöße gegen das Luftschiff unternommen worden und mit Messern und Stöcken wurde das Luftschiff bedroht. Eine starke militärische Bewachung hat aber alle Versuche, dem Luftschiff Schaden zuzufügen, vereitelt. Gegen die Insassen des Luftschiffes wurden von einem Teile der Bevölkerung andauernd Schmährhufe ausgestoßen. Heute vormittags traf der Generalinspektor des französischen Luftschiffwesens, General Hirschauer, mit seinem Stabe in Lunéville ein. Er begrüßte die deutschen Offiziere und das Luftschiff wurde einer eingehenden Besichtigung unterzogen. Man glaubt, daß es den Luftschiffern gestattet sein werde, noch heute die Rückfahrt nach Deutschland anzutreten. Das Wetter ist neblig. Seitens der Zeppelin-Gesellschaft sind bereits deutsche Montreure mit Material in Lunéville eingetroffen.

Einem Mitarbeiter des »Matin« gab der Kapitän Gland, wie die Zeitung meldet, in Lunéville folgende Schilderung: »Wir stiegen um 6 Uhr morgens in Friedrichshafen auf, um eine Höhenfahrt zu unternehmen und in Baden-Oos zu landen. Wir erreichten alsbald eine Höhe von 2000 m und überquerten den Schwarzwald, wo Nebel eintrat. Sogleich wurden wir uns darüber klar, daß der Ostwind uns stark von unserer Richtung ablenkte. So flogen wir mehrere Stunden und erst gegen 1 Uhr nachmittags, als wir uns in einer Höhe von 1000 m befanden, sahen wir, daß wir über französisches Gebiet flogen. Nun suchten wir ein für die Landung günstiges Gelände und erblickten da den Übungplatz von Lunéville. Nachdem wir den an Bord befindlichen Offizieren darüber berichtet hatten, gingen wir nieder, den internationalen Vorschriften entsprechend, aber auch, um zu beweisen, daß wir nicht freiwillig nach Frankreich gekommen sind. Wir können uns über die Höflichkeit, mit welcher uns die Militär- und Zivilbehörden behandelt haben, nur lobend äußern. Wir haben die Absicht, heute wieder abzureisen, sobald wir die 1000 m³ Wasserstoffgas erhalten haben, die uns mittels Automobils aus Oos gesandt werden sollen.« Gland erklärte weiter, daß die Gondel lediglich mit einem Kompaß ausgestattet war. Er sei vollständig Herr des Ballons gewesen und wenn er auf französischem Boden gelandet sei, so sei dies nur der Korrektheit halber geschehen.

Am 4. April traf vormittags in Lunéville die Erlaubnis zur Rückfahrt des Luftschiffes ein und wurde mittags vom Unterprefekten und dem General Lescot dem Führer des Luftschiffes, Kapitän Gland, überreicht. Die entsprechende Bekanntmachung der französischen Regierung hatte nachstehenden Wortlaut:

»Sobald die Regierung davon verständigt worden war, daß ein deutsches Luftschiff in Lunéville gelandet sei, ordnete sie eine sofortige Untersuchung an, mit der sie die Militärbehörde betraute. Die Untersuchung wurde von General Lescot und dem ständigen Generalinspektor des Militärfliegerwesens, General Hirschauer, unter Beistand des Unterprefekten von Lunéville, Lacombe, vorgenommen. Die Untersuchung ergab, daß das Luftschiff Privateigentum der Zeppelin-Gesellschaft sei und daß die drei

Offiziere, die sich an Bord befanden, die Abnahmekommission bildeten. Ans der Untersuchung geht gleichfalls hervor, daß das Luftschiff korrekterweise landete, als es bemerkte, daß es sich über einer großen französischen Garnison befand. Es hatte vollständig die Orientierung verloren. Hauptmann George, der Vorsitzende der Abnahmekommission, gab sein Ehrenwort, daß weder er noch seine Gefährten irgend eine Beobachtung betreffend die nationale Verteidigung gemacht hätten. Unter diesen Umständen kam man überein, das Luftschiff so gleich abfliegen zu lassen, was übrigens wegen einer möglichen Havarie sehr dringend erschien. Die Offiziere werden auf der Eisenbahn durch einen Sonderkommissär bis zur Grenze nach Avricourt begleitet werden. Der Zwischenfall ist damit abgeschlossen.«

Über die Abfahrt des Luftschiffes von Lunéville meldet man unterm 4. April: »Der »Z. IV.« konnte heute nach einer genauen Untersuchung, die die von dem französischen Kriegsministerium entsandte, aus dem General Hirschauer, dem Oberst Voyer, dem Major Fleury, dem Hauptmann Bois und einigen anderen Offizieren zusammengesetzte Kommission an ihm vornahm, Lunéville wieder verlassen. Ans der Untersuchung des Luftschiffes und den Verhören seiner Besatzung ging, wie ja auch das offizielle Communiqué der Regierung bestätigt, klipp und klar hervor, daß diese denkwürdige Landung ein Höflichkeitsakt war, dessen sich die Führer des über französisches Gebiet verirrten Luftschiffes nicht entschlagen zu sollen glaubten, und daß ein Spionageversuch selbstverständlich nicht in Frage kam. Nichtsdestoweniger wurde vereinbart, daß die deutschen Offiziere sich mit der Bahn oder in Automobilen an die deutsche Grenze nach Avricourt zu heben hätten. Der Besatzung des Ballons allein wurde die Erlaubnis zum Wiederanfluge erteilt.

»Kapitän Gland, der Führer, entrichtete vormittags mittels eines Schecks die von der französischen Zollbehörde geforderte Kanton von 7600 Francs und bezog dann 200 Behälter Wasserstoff, die aus Friedrichshafen in einem dem Straßburger Morgenblatt angekoppelten Waggon zur Nachfüllung des Ballons eingetroffen waren. Fünfzig gleichzeitig angelaunte Arbeiter der Zeppelin-Werke unterstützten die Bemannung des Luftschiffes bei der Füllung der Ballonets und der Durchführung einiger leichter Reparaturen. Verschiedene Aluminiumstangen im Innern des Luftschiffes waren bei der Landung gebrochen und mußten provisorisch durch Holzleisten ersetzt werden. Die Vorbereitungen, die böige Winde erschwerten, vollzogen sich inmitten eines starken Trappenaufgebots. Um 1/2 12 Uhr trieb ein Windstoß den Ballon in die Höhe und mit ihm die 30 Soldaten, die ihn hielten. Alles rief: »Loslassen!«, worauf die Soldaten sich zur Erde fallen ließen. Dann senkte sich die Spitze des Luftschiffes und näherte sich bis auf 2 m dem Boden. Um das Gleichgewicht wiederherzustellen, begab sich die Mannschaft durch den Langfang in die hintere Gondel. Dann wurden die Ankertane eines nach dem anderen gelöst. Um 12 Uhr 35 Minuten erscholl aus der Gondel des Ballons, dessen Führer sich gründend verneigte, das Kommando: »Los!«. Das Luftschiff stieg rasch bis zu 600 m Höhe an und ging dann nach dem Osten ab.

»Eine halbe Stunde später nahmen die Offiziere der deutschen Abnahmekommission in einem Automobil Platz, das, von einer Abteilung Dragoner eskortiert, Lunéville verließ. Die französischen Luftschifferoffiziere, die Gelegenheit hatten, den Lenkballon zu besichtigen, rühmen die vorzügliche Anlage seiner Gondeln und deren musterhafte Ausstattung. Allenthalben zeigte sich peinliche Sorgfalt und musterhafte Ordnung. Die Konstruktion des Gerüsts glaubte man indes als zu lang und wenig robust erachten zu können. Die vor dem Ballon in der Nacht angestellten Posten konnten nicht verhindern, daß Narrenhände die Gondel mit allerlei Inschriften, besonders mit »Vive la France«, bemalten.

»Das Luftschiff wurde bis zum letzten Moment äußerst sorgfältig bewacht, da zu befürchten war, daß die Menge sich zu einer unüberlegten Tat hinreißen ließe. Kurz vor dem Aufstieg stattete eine französische Fliegerabteilung von Farman-Doppeldeckern dem »Z. IV.« einen

Beauch ab, was die Begeisterung bei der tausendköpfigen Menge auf das höchste entfachte.

Aus einem Bericht des Kapitäns Glund an die Luftschiffbau-Gesellschaft »Zeppelin« geht hervor, daß nicht, wie man vielfach meinte, ein Motordefekt auf der Landung in Lunévill schuld war; die Maybach-Motoren seien vielmehr bei der ganzen Fahrt vorzüglich gelaufen. Kapitän Glund habe in Lunévill einen Motor ausgebaut, weil das Schiff durch Gasverlustrate sehr beschwert war und erleichtert werden mußte. Der Ausbau habe ohne Gefahr vorgenommen werden können, da die Luftschiffstation Metz nur 50 km entfernt war und somit mit zwei Motoren leicht erreicht werden konnte.

Paris, 5. April. — Dem Berichterstatte einer französischen Zeitung sagte General Hirschauer: »Das Abenteuer, das dem deutschen Luftschiff zugestiegen, ist ein ganz gewöhnliches und kann morgen einem französischen Luftschiff widerfahren. Der Gedanke, daß es sich um Spionage handelt, ist völlig ausgeschlossen. Wir haben wohl einige photographische Klischees gefunden, doch waren diese ohne jedes Interesse und auch nicht während dieser Fahrt aufgenommen. Die übrigen beschlagnahmten Papiere haben keinerlei Bedeutung. Es ist allerdings sicher, daß sich die Führer des Luftschiffes während der Fahrt allerlei Apparate und wahrscheinlich aller Papiere entledigt haben, die ihnen unbehaglich werden konnten. Wir werden Nachforschungen anstellen, erwarten aber nicht, irgend welche Anzeichen von Spionage zu finden.«

Der amtliche Bericht des Luftschiffführers Kapitän Glund über die Fahrt des »Z. IV.« und die Landung in Lunévill lautet:

»Die Wetternachrichten, die die Zeppelin-Baugesellschaft vor Antritt der Fahrt, die als Höhenprüfungsfahrt nach dem Hafen Oos geplant war, eingeholt hatte, lauteten derart, daß die Fahrt unbedenklich angetreten werden konnte. Das Schiff geriet bald nach der Abfahrt in starken Nebel und Schneetreiben und wurde in dieser Nebelschicht, die eine Orientierung weder nach der Erde noch nach der Sonne stützte, durch starken östlichen Wind verschlagen. Als die Besatzung die Orientierung wieder aufnehmen konnte, befand sich das Schiff bereits über französischem Boden. Es wurde nunmehr sofort zur Landung geschritten, um jeden Verdacht einer Spionage auszuschließen. Die Landung erfolgte auf dem Exerzierplatz bei Lunévill, der nächsten Garnisonstadt. Ein Wiederanstieg des Schiffes ohne vorherige Erlaubnis der französischen Regierung wurde zunächst verboten und dieses Verbot dadurch unterstützt, daß die Zündkerzen der Motoren entfernt wurden. Es fand eine Untersuchung des Schiffes und Vernehmung der Besatzung statt, in deren Verlauf die Freilassung des Schiffes und der Besatzung genehmigt wurde. Die Offiziere wurden auf die Rückfahrt mit Automobil bis zur Grenze verwiesen. Einige Leute der Besatzung der hinteren Gondel wollten bemerkt haben, daß auf das Schiff geschossen worden sei. Diebstahlige Wahrnehmungen am Schiff sind nicht gemacht worden. Auch wurde in der vorderen Gondel von Schießen nichts bemerkt. Wenn auch die Bevölkerung sich den Insassen und dem Schiff gegenüber aufreudlich verhielt, so verdienen im Gegensatz hierzu die Maßnahmen der französischen Regierung, insbesondere auch der Militärbehörden, die zur schnellen Freilassung des Schiffes führten, Anerkennung. Hingefügt sei noch, daß die Untersuchung des Schiffes durch Offiziere, darunter auch durch den General Hirschauer, den Inspektor des französischen Fliegerwesens, erfolgt ist. Unsere Offiziere, die der Untersuchung beiwohnten, sind jedoch der Ansicht, daß Frankreich nunmehr in der Lage sei, uns die Zeppelin-Schiffe nachzumachen.«

Der deutsche Botschafter Freiherr von Schoen sandte dem Minister des Äußern, Pichou, ein Schreiben, worin er ihm mitteilt, daß er von seiner Regierung beauftragt sei, der französischen Regierung für die Art und Weise, wie sie den Zwischenfall der Landung des deutschen Luftschiffes erledigt habe, den lebhaftesten Dank auszusprechen. Die deutsche Regierung lieh auch durch den Botschafter

Cambon der französischen Regierung für die Courtoisie danken, mit der sie die Besatzung des Flingschiffes aufnahm, sowie für das Entgegenkommen, mit welchem sie dem Luftschiffe auf der Rückfahrt behilflich war.

Der »Z. IV.« ist ein Westerschiff des am 19. März 1913 veranlagten »L. Z. XV.« (Ersts »Z. I.«) und hat genau dieselben Maße, nämlich 140 m Länge und 15 m Stärke. Ebenso trägt es dieselben drei Maybach-Motoren. In der Mitte des Luftschiffkörpers befindet sich ein kabinenartiger Beobachtungsraum und im Laufgang, nach der Spitze zu, die Funkenstation. Die Gondeln, besonders die vordere Führergondel, sind gegen Wind und Wetter durch Marienglas gut geschützt. Die Telefunkenstation hat sich gut bewährt. Die Motoren zeichnen sich besonders durch den geringen Materialverbrauch im Betriebe aus, durch äußerste Beschränkung der Wartung, durch automatische Einschaltung, Übersichtlichkeit und Zugänglichkeit, schnelle Auswechselbarkeit der einzelnen Teile. Die Betriebsumdrehungszahl beträgt 1200: bis 1300mal pro Minute. Bei einer Umdrehung von 1100 Touren wird eine Pferdestärke von 165 erreicht, bei 1200 Touren 172, bei 1300 Touren 190. Diese Leistungen werden auch bei einer 21stündigen Dauerfahrt eingehalten. Der Benzinverbrauch beträgt 225 g pro Pferdestärke und Stunde, der Ölverbrauch 2 1/2 bis 3 kg pro Stunde. Der Motor wiegt mit zwei Kälblapparat 415 kg ohne Schwungrad und Anlaßmagnet.

Die bei der Fahrt nach Frankreich am Bord gewesene militärische Übernahmungskommission bestand aus folgenden drei Mitgliedern: Hauptmann George, Oberleutnant Jacobi (der im Falle der erfolgten Abnahme als Führer des Luftkreuzers in Aussicht genommen war) und Oberleutnant Brandeis.

Der »Z. IV.« bleibt, wie »Berl. Lokalan.« meldet, vorläufig in der Luftschiffhalle in Metz liegen, da verschiedene kleinere Reparaturen an dem Luftschiff vorzunehmen sind. Über den künftigen Standort des Luftschiffes wird die Militärverwaltung entscheiden. Man nimmt an, daß der »Z. IV.« in Metz stationiert werden wird, und daß der »Z. III.« nach Baden-Oos kommt.

ANERKANNTE WELTREKORDS.

Die Fédération Aéronautique Internationale hat mit Schluß des Jahres 1912 folgende Höchstleistungen als Weltrekords anerkannt:

Flugmaschinen.

Geschwindigkeit (Einselzug).

km	Hekordträger	Land	Datum	Zeit
5	J. Védries	Ver. Staaten	9./9. 1912	1:43"
10	J. Védries	"	9./9. 1912	3:28"
20	J. Védries	"	9./9. 1912	6:56"
30	J. Védries	"	9./9. 1912	10:32"
40	J. Védries	"	9./9. 1912	14:08"
50	J. Védries	"	9./9. 1912	17:35"
100	J. Védries	"	9./9. 1912	35:16"
150	J. Védries	Frankreich	13./7. 1912	52:62"
200	J. Védries	"	13./7. 1912	1:10:55"
250	M. Tabuteau	Italien	1./3. 1912	2:07:54"
300	M. Gobioni	"	28./3. 1912	2:49:00"
350	Gilbert	Frankreich	30./12. 1912	3:26:16"
400	Gilbert	"	30./12. 1912	3:56:37"
450	Gilbert	"	30./12. 1912	4:24:44"
500	Gilbert	"	30./12. 1912	4:54:06"
600	Gilbert	"	30./12. 1912	5:52:38"
700	Fourny	"	11./9. 1912	9:31:01"
800	Fourny	"	11./9. 1912	10:44:45"
900	Fourny	"	11./9. 1912	11:59:09"
1000	Fourny	"	11./9. 1912	13:01:12"

Geschwindigkeit (mit einem Passagier).

5	H. Bier	Österreich	1./10. 1912	2:58"
10	Legagneux	Frankreich	20./7. 1912	4:24"
20	Legagneux	"	20./7. 1912	8:51"
30	Legagneux	"	20./7. 1912	13:18"

km	Rekordträger	Land	Datum	Zeit
40	Legagneux	Frankreich	20/7. 1912	17:44 ^a
50	Legagneux	"	20/7. 1912	23:13
100	Legagneux	"	20/7. 1912	44:86 ^a
150	Legagneux	"	20/7. 1912	1:07:10
200	H. Bier	Österreich	1/10. 1911	2:03:49
250	H. Bier	"	1/10. 1911	2:39:37
Geschwindigkeit (mit zwei Passagieren).				
5	Ch. Nienport	Österreich	30/6. 1912	2:52
10	Ch. Nienport	"	30/6. 1912	5:45
20	Ed. Nieuport	Frankreich	9/8. 1911	11:59 ^a
30	Ed. Nieuport	"	9/8. 1911	17:52 ^a
40	Ed. Nieuport	"	9/8. 1911	22:44 ^a
50	Ed. Nieuport	"	9/8. 1911	29:37
100	Ed. Nieuport	"	9/8. 1911	59:08
Geschwindigkeit (mit drei Passagieren).				
5	P. Mandelli	Österreich	16/8. 1912	3:48
10	Bnsson	Frankreich	10/8. 1911	6:16 ^a
20	P. Mandelli	Österreich	16/8. 1912	12:03
30	P. Mandelli	"	16/8. 1912	17:37
40	P. Mandelli	"	26/8. 1912	23:11
50	P. Mandelli	"	16/8. 1912	29:47
100	P. Mandelli	"	16/8. 1912	56:33
Geschwindigkeit (mit vier Passagieren).				
5	Bnsson	Frankreich	10/8. 1911	3:34
10	Bnsson	"	10/8. 1911	7:08
20	Bnsson	"	10/8. 1911	14:00 ^a

Berechnete Stundengeschwindigkeit bei einem 5 Kilometer-Fluge (Einzelflug).

Rekordträger	Land	Datum	km
J. Védérines	Ver. Staaten	9/9. 1912	174-100
Stundengeschwindigkeit (mit einem Passagier).			
G. Legagneux	Frankreich	20/7. 1912	136-952
Stundengeschwindigkeit (mit zwei Passagieren).			
E. Nieuport	Frankreich	9/8. 1911	102-855
Stundengeschwindigkeit (mit drei Passagieren).			
P. Mandelli	Österreich	16/8. 1912	106-029
Stundengeschwindigkeit (mit vier Passagieren).			
Bnsson	Frankreich	10/8. 1911	87-251
Distanzrekord (Einzelflug).			
Fourny	Frankreich	11/9. 1912	1010-900
Distanzrekord (mit einem Passagier).			
Lt. B.-H. Barrington-Kennett	England	14/2. 1912	401-500
Distanzrekord (mit zwei Passagieren).			
Oberleutnant Bier	Österreich	1/10. 1911	112
Distanzrekord (mit drei Passagieren).			
P. Mandelli	Österreich	16/8. 1912	110
Distanzrekord (mit vier Passagieren).			
Bnsson	Frankreich	10/8. 1911	25-740

Zeitrekord (Einzelflug).				
Stunden	Rekordträger	Land	Datum	km
1/4	J. Védérines	Frankreich	13/7. 1912	45-664
1/2	J. Védérines	"	13/7. 1912	54-665
1	J. Védérines	"	13/7. 1912	168-244
2	M. Tabuteau	"	1/3. 1912	234-431
3	M. Tabuteau	"	24/1. 1912	810-281
4	Gilbert	"	30/12. 1912	410-900
5	Gilbert	"	30/12. 1912	510
6	P. M. Bournaque	"	31/12. 1910	490
7	M. Tabuteau	"	30/12. 1910	522-935
8	Fourny	"	11/9. 1912	585-200
9	Fourny	"	11/9. 1912	661-200
10	Fourny	"	11/9. 1912	714-800
11	Fourny	"	11/9. 1912	820-800
12	Fourny	"	11/9. 1912	904-400
13	Fourny	"	11/9. 1912	980-400

Zeitrekord (mit einem Passagier).			
1/4	Rekordträger	Land	Datum
1/4	Legagneux	Frankreich	5/7. 1912
1/2	Legagneux	"	20/7. 1912
1	Legagneux	"	20/7. 1912
2	Bier	Österreich	1/10. 1911
3	Level	Frankreich	9/7. 1911

Zeitrekord (mit drei Passagieren).			
1	Rekordträger	Land	Datum
1	P. Mandelli	Österreich	16/8. 1912

Dauerrekord (Einzelflug).			
Rekordträger	Land	Datum	Zeit
Fourny	Frankreich	11/9. 1912	13:17:57 ^a

Dauerrekord (mit einem Passagier).			
Rekordträger	Land	Datum	Zeit
Josef Sovelack	Deutschland	8/11. 1911	4:34:00

Dauerrekord (mit zwei Passagieren).			
Rekordträger	Land	Datum	Zeit
H. Oelerich	Deutschland	5/7. 1912	2:41:00

Dauerrekord (mit drei Passagieren).			
Rekordträger	Land	Datum	Zeit
Grulich	Deutschland	25/1. 1912	1:35:00

Dauerrekord (mit vier Passagieren).			
Rekordträger	Land	Datum	Zeit
A. Faller	Deutschland	31/12. 1912	1:18:00

Dauerrekord (mit fünf Passagieren).			
Rekordträger	Land	Datum	Zeit
Molla	Frankreich	26/1. 1912	1:06:48 ^a

Höhenrekord (Einzelflug).			
Rekordträger	Land	Datum	m
R. Garros	Frankreich	11/9. 1912	5610

Höhenrekord (mit einem Passagier).			
Rekordträger	Land	Datum	m
Oberl. v. Blaschke	Österreich	23/7. 1912	4360

Höhenrekord (mit zwei Passagieren).			
Rekordträger	Land	Datum	m
Oberl. v. Blaschke	Österreich	29/7. 1912	3580

Höhenrekord (mit drei Passagieren).			
Rekordträger	Land	Datum	m
Sablatnig	Deutschland	27/9. 1912	1120

Höhenrekord (mit vier Passagieren).			
Rekordträger	Land	Datum	m
Verschaeve	Belgien	20/12. 1912	596

Kugelballons.

Distanzrekord.

Rekordträger	Fahrt	Land	Datum	km
M. Biensimé	Von Stuttgart nach Riazan	Deutschland	27.—29./10. 1912	2191
Dauerrekord.				
Oberst Schaeck	Von Berlin nach Borgest	Deutschland	1908	73 Stunden
Höhenrekord.				
Süring und Berson	Start Berlin	Deutschland	31/7. 1901	10.800 m

Leukballons.

Distanzrekord.

Name des Ballons	Fahrt	Land	Datum	km
* Adjudant-Réane	Issy-les-Moulineaux, Châlons, Verdun, Toul, Epinal, Vesoul, Langres, Troyes, Provins, Issy	Frankreich	18.—19/8. 1911	807

Name des Ballons	Fahrt	Dauerrekord.	
		Land	Datum
»République«	Chalais-Meudon, Saint-Germain, Senlis, Meaux, Melun, Meudon	Frankreich	4./8. 1909
			7:13:00
		Höhenrekord.	
»Coutée«	Issy-les-Moulineaux	Frankreich	18./7. 1912
			3080 m
		Geschwindigkeitsrekord.	
»Colonel-Renard«	Reims	Frankreich	29./8. 1909
			37:308 km
		Unbemannte Drachen.	
		Land	Datum
Veranstaltung	Land	Datum	Höhe
Observatorium von Weather	Vereinigte Staaten	6./6. 1910	7.206 m
		Registrierballons.	
Observatorium von Brüssel	Belgien	5./11. 1908	29.040 m

DER WETTBEWERB IN MONACO.

Das Motorbootmeeting in Monaco, eine schon seit zehn Jahren bestehende Institution, ist heuer mit einer sehr namhaften Wasserflugzeugkonkurrenz verbunden. Wohl hat schon voriges Jahr ein ansehnlicher Wettbewerb von Aérohydroplanen in der Bai von Monaco stattgefunden, aber er hatte doch bei weitem nicht die Bedeutung des heutigen, welche schon durch die hervorragenden Preise garantiert erschien. Hat doch heuer der »Grand Prix« der Wasserflugschiffe eine Dotierung von 50.000 Francs erfahren, welche sich in Preise zu 25.000, 10.000, 7000, 5000 und 3000 Francs gliedern.

Die Vielfältigkeit der von den Fahrzeugen verlangten Leistungen geht aus den nachstehenden, aus dem Reglement ausgezogenen Bestimmungen hervor:

Es wird von den Wasserflugschiffen verlangt, daß sie auf dem Wasser aufsteigen und landen können. Sie sollen zwei Personen von mindestens 70 kg auf Bord haben. Eine der Personen kann durch Sandsäcke ersetzt werden, doch muß der Pilot vor der Prüfung angeben, ob er mit oder ohne Passagier fliegt. Die Apparate müssen einen Anker von mindestens 7 kg, eine Kette, ein Kabel oder Tau von 80 m Länge und eine Boje zum Verankern haben und mit einem Kompaß und einem Barographen ausgestattet sein. Neben dem Sitze des Passagiers soll sich ein Apparat für Funkentelegraphie befinden; dieser kann durch eine Kiste von 25 kg und einem Umfange von $27 \times 27 \times 65$ cm ersetzt werden.

Zwischen dem 4. und dem 11. April haben die Konkurrenten sechs Ausscheidungsprüfungen abzulegen: 1. Der Pilot muß den Motor anlassen, ohne den Propeller zu berühren, und 100 m durchfahren. Die Maschine muß 2. auf dem Wasser starten, innerhalb 30 Minuten auf 500 m Höhe steigen und wieder auf dem Wasser landen; 3. auf dem Wasser starten und aus mindestens 100 m Höhe im Gleitflug mit abgestelltem Motor ans Wasser absteigen; 4. sich durch einen Kran heben lassen; 5. sich durch ein Motor- oder Ruderboot schleppen lassen; 6. ohne die Wasseroberfläche zu verlassen, nur mit Hilfe des Motors, eine Runde von 6-250 km abfahren.

An dem eigentlichen Wettbewerb können nur solche Apparate teilnehmen, welche diese vorgeschriebenen Prüfungen bestanden haben. Der Grand Prix von Monaco besteht aus zwei Prüfungen. Am 12. April müssen die Maschinen von Monaco nach San Remo—Monte Carlo und zurück nach Monaco fliegen. Die Strecke ist etwa 80 km lang. In San Remo und Beaulieu sollen die Konkurrenten auf das Wasser steigen und eine gewisse Strecke durchgleiten. Die Klassifikation erfolgt nach der Zeit, die höchstens fünf Stunden ansprechen darf.

Am 14. April wird der Grand Prix mit einem Wettfliegen über 500 km beendet, und zwar müssen die Konkurrenten diese Strecke auf einem Circuit von 10 km in der Bai von Monaco abfliegen. Sie starten in der Reihenfolge und den Zeitabständen, wie sie den ersten Wettflug beendet haben. Sie müssen auch am zweiten Tage zwei Wasserlandungen vornehmen, die erste nach der ersten

50 km, die zweite nach Belieben vor der letzten Runde. Sie dürfen aber während der Dauer der Konkurrenz kein Benzin, Öl oder Wasser einnehmen und bei Notlandungen auch bei keinem Boot oder Ufer anlegen. Die Kontrolle wird zwölf Stunden nach dem ersten Start geschlossen. Das Klassement erfolgt nach der Zeit. Sollte kein Konkurrent die Gesamtstrecke durchfliegen, so wird die Klassifizierung nach den zurückgelegten Entfernungen aufgestellt. Die Flieger müssen jedoch mindestens den Flug des ersten Tages beendet haben, um berechtigt zu sein, am zweiten teilzunehmen.

Es ist leicht einzusehen, daß diese vielfachen Bestimmungen nicht leicht zu erfüllen sind, besonders wenn man so sehr von der Witterung abhängt, wie es bei den Wasserflugschiffen der Fall ist; diese sind noch schlechter dran als die Landflugschiffe, die heute immerhin schon einen ganz hübschen Wind aushalten.

Die gesamte vom International Sporting Club von Monaco organisierte Veranstaltung wurde so eingeteilt, daß sie sich über die ganze erste Hälfte des April erstreckte. Die ersten Tage waren freilich nicht den Konkurrenzen, sondern bloß der Ausstellung und Vorbereitung der sich beteiligenden Maschinen gewidmet. Am 3. April fand die offizielle Eröffnung der Ausstellung der Wasserflugschiffe durch den Gouverneur von Monaco statt, in dessen Gefolge sich zahlreiche Vertreter der Armee und Marine aus Deutschland, England, Rußland, Italien und anderen Staaten befanden. Nachdem die über eine Stunde währende Besichtigung vorbei war, führten mehrere Piloten Probestüge aus; und da auch bereits die Hälfte der Motorboote Versuche vornahm, herrschte in der Nacht ein lebhaftes Treiben, das Tausende von Zuschauern bis zur Dunkelheit beisammenhielt. Der Pilot Fischer, der Sieger im vorjährigen Meeting, hatte Pech: bei einer Landung wurde das Chassis seines H. Farman-Zweideckers beschädigt. Die elastische Schwimmer haben wohl den Aufschlag auf das Wasser abgeschwächt, trotzdem konnte das Chassis der Erschütterung nicht standhalten und zerbrach.

Eine Enttäuschung erlebte man insofern, als von den 26 angemeldeten Maschinen nur sechzehn sich zu dem Meeting gefunden haben. Diese sechzehn sind die folgenden: 2. Henry Farman (Fischer), 4. Maurice Farman (Gaubert), 5. Nienport (Weymann), 6. Nienport (Epanet), 7. D'Artois (Gaudart), 9. Borel (Dancoet), 10. Borel (Chemet), 13. Morane - Saulnier (Gilbert), 14. Bréguet (Bregé), 15. Bréguet (Moineau), 18. De Marçay (Bielovucic), 19. Deperdussin (Prévost), 20. Deperdussin (Janoir), 23. Deperdussin (de Vienne), 24. Astra (Labouret), 25. Astra (Barra).

Die ersten Tage des Meetings waren der Durchführung von Flügen gar nicht günstig. Am 4. und 5. April, wo bereits Eliminationskämpfe für den Großen Preis hätten abgehalten werden sollen, herrschte stürmisches und regnerisches Wetter; selbstverständlich wurde der Beginn des Flugbewerbs verschoben. Sonntag den 6. April fanden die ersten Prüfungen statt; es beteiligten sich daran die Konkurrenten Nr. 4, 5, 6, 18 und 24,

welche die Aufgaben 1, 5 und 6 erledigten. Das Publikum, das gerne mehr fliegen gesehen hätte, kam dabei wenig auf seine Rechnung und gab wiederholt Zeichen von Ungeduld.

Am 7. April, der eine prächtige Witterung brachte, wurden die Eliminationsproben fleißig fortgesetzt. Leider ereigneten sich dabei viele Unfälle, die allerdings glücklicherweise nur den Apparaten Verletzungen brachten. Der Wettbewerb wurde aber dadurch, daß vier wichtige Konkurrenten außer Gefecht gesetzt wurden, sehr unangenehm beeinträchtigt. Diese vier sind die drei Deperdussin-Apparate von Janoir, de Vienne und Prévost, sowie der Atlas von Laboret. Erledigt wurden: Aufgabe 1 von den Apparaten 7, 9, 10, 14 und 19; Aufgabe 2 von den Apparaten 6, 9, 10, 13 und 19; Aufgabe 3 von Nr. 9, 10, 13 und 19. Einige Prüfungen mögen durch das absolute Fehlen jedes Windes erschwert gewesen sein, namentlich die Gleitflüge. Einige Flieger, die mit der Führung der Wasserflugszeuge noch nicht genug vertraut waren, ließen sich durch das außerordentlich durchsichtige, blaue Wasser über ihre Flagge täuschen und gingen zu brüsk auf Wasser nieder. Dies war z. B. der Fall bei Janoir. Dieser flog in einem Winkel von nahezu 45 Grad mit einer Geschwindigkeit von 180 km auf Wasser herab.

Am 8. April, dem dritten Tag der Konkurrenzen, wurde von den Wasserflugszeugen herrlich wenig geleistet. Espanet, Weymann und Ganbert legten die Höhenprobe ab; das war aber auch alles.

Bisherige Klassifikation: Nr. 4, 6, 7 und 19 haben 5 Punkte, Nr. 5 und 14 haben 4 Punkte, Nr. 9, 10, 13, 23 und 24 haben 3 Punkte. Selbst die besten haben noch nicht allen Bedingungen genügt; den meisten fehlt die Aufgabe Nr. 4 (sich durch einen Ladekran heben lassen).

In der Folge erwarben sodann Gaubert, Weymann, Bregl, Fischer, Espanet, Moineau und Prévost mit ihren Apparaten das Recht zur Teilnahme an den eigentlichen Wettflügen.

Am 12. April fand der Flug Monaco—Beaune—San Remo—Monaco (80 km) statt. Derselbe endete glücklich, denn von den sechs Konkurrenten (Fischer, Ganbert, Weymann, Bregl, Moineau, Espanet) verfehlte einer (Espanet) den Start und die anderen fünf kamen nicht ans Ziel.

Der Große Preis wurde annulliert.

SONNTAGSFLÜGE IN ASPERN.

Die Österreichische Aeronautische Kommission hat die nachstehende Anschreibung genehmigt:

Die Wiener Fliegfeld-Gesellschaft setzt den auf dem Fliegfeld in Aspern ansässigen Fliegern für die in der Zeit vom 1. März bis 1. Dezember 1918 an Sonn- und Feiertagen erzielte höchste Gesamtflügdauer folgende Preise aus:

1. Preis 1000 K., 2. Preis 600 K., 3. Preis 400 K.

Die Gesamtflügdauer muß jedoch mindestens zwanzig Stunden betragen.

Bestimmungen:

§ 1. An dem Wettbewerbe kann jeder Flieger teilnehmen, der sich im Besitze des Flugsführer-Zeugnisses einer der F. A. I. angehörigen Sportmacht befindet, einen Hangar auf dem Fliegfeld in Aspern gemietet hat oder in den Diensten einer Fliegerschule oder einer Aéroplanfirma steht, welche an dem genannten Orte ansässig ist. Der Wettbewerb ist auch offen für Flugschüler einer der genannten Unternehmungen, sobald dieselben ihr Pilotenzeugnis erhalten haben. — Es können alle Flugszeuge, gleichviel welcher Herkunft, benutzt werden. Die Flugszeuge können beliebig oft gewechselt werden.

§ 2. Der Wettbewerb findet statt nach den Vorschriften der F. A. I., welche in allen Fällen Anwendung finden, die durch die nachfolgenden Bestimmungen

nicht erledigt sind. — Jeder Bewerber bescheinigt bei seiner Anmeldung, daß er diese Vorschriften kennt und sie als bindend anerkennt sowie auch, daß er sich den Vorschriften der Anschreibung und der Platzordnung sowie den Weisungen der Zeitnehmer oder Sportkommissäre unterwirft.

§ 3. Die Anmeldung kann jederzeit erfolgen und ist schriftlich im Generalsekretariat der Wiener Fliegfeld-Gesellschaft einzureichen. Bei Anmeldungen von Fliegerschülern oder Flugschülern ist für jeden Flieger ein besonderes Anmeldeformular zu verwenden und von beiden Teilen zu unterschreiben.

§ 4. Neugeld wird nicht erhoben.

§ 5. Es werden alle Flüge über 5 Minuten gewertet, welche in der genannten Zeit an Sonn- und Feiertagen, d. i. am 2., 9., 16., 23., 24., 25. und 30. März, am 6., 13., 20., 27. April, am 1., 4., 11., 12., 18., 22., 25. Mai, am 1., 8., 15., 22., 29. Juni, am 6., 13., 20., 27. Juli, am 3., 10., 15., 17., 18., 24., 31. August, am 7., 8., 14., 21., 28. September, am 5., 12., 19., 26. Oktober, am 1., 2., 9., 15., 16., 23. und 30. November stattfinden. Ausgenommen sind jene Tage, wo offizielle Wettbewerbe anderer Kategorien auf dem Fliegfeld in Aspern stattfinden.

§ 6. Die Wertung beginnt an allen oben genannten Tagen um 3 Uhr nachmittags und endet bis inklusive 28. September um 7 Uhr, bis inklusive 12. Oktober um 6 Uhr, bis inklusive 26. Oktober um 5 Uhr 30 Minuten, bis inklusive 9. November um 5 Uhr, bis inklusive 30. November um 4 Uhr 30 Minuten.

§ 7. Als Fliegzeit gilt die zwischen Start und Wiederaufsetzen der Apparate auf den Boden liegende Zeit. Ferner kann nur die Zeit gewertet werden, während welcher das Flugszeug vom Fliegfeld aus in der Luft beobachtet werden kann. Erfolgt die Landung nach der für den Schluß im § 6 festgesetzten Tageszeit, so wird die nach diesem Zeitpunkt geflogene Zeit nicht mehr gewertet.

§ 8. Für die Reihenfolge des Startes ist die beim Zeitnehmer abgegebene Startmeldung maßgebend. Die Meldung behält vom Augenblick der Freigabe des Startes an zwei Minuten Gültigkeit. Nach Ablauf derselben tritt der Bewerber, falls er noch nicht gestartet sein sollte, an den Schluß der abgegebenen Anmeldungen. Im Zweifelsfalle, worüber die Zeitnehmer ohne Berufungsmöglichkeit entscheiden, wird die Reihenfolge des Startes durch das Los entschieden. Die Starterlaubnis wird von den Zeitnehmern in angemessenen Pausen gegeben. Startet ein Bewerber, ohne diese Erlaubnis abzuwarten, oder nach Ablauf der zum Start bewilligten zwei Minuten, ohne eine neue Starterlaubnis erhalten zu haben, so wird dieser betreffende Flieger nicht gewertet.

§ 9. An jedesmal sechs aufeinander folgenden Flugtagen, natürlich ausschließlich jener Tage, an welchen andere offizielle Wettbewerbe stattfinden, muß der Bewerber in Summe mindestens drei Stunden geflogen haben. Ist letzteres nicht der Fall, so muß die fehlende Zeit binnen weiteren sechs Tagen nachgeholt werden, doch muß der Flieger innerhalb dieser zweiten sechs Tage außerdem auch noch die vorgeschriebenen drei Stunden absolvieren. Wird dieser Bedingung nicht entsprochen, so gilt der Wettbewerb für den betreffenden Flieger als abgeschlossen und wird nur die bis dahin erzielte Gesamtflügdauer für die Schlußbewertung in Vormerkung genommen. Eine neuerliche Anmeldung für den Wettbewerb ist jedoch zulässig, doch wird von zwei oder mehreren derart erzielten Leistungen bei der Schlußbewertung nur die Bestleistung in Rücksicht gezogen.

§ 10. Beschwerden und Proteste werden nach den Bestimmungen der F. A. I. behandelt und sind an den Aufsichtsrat der Wiener Fliegfeld-Gesellschaft zu richten.

§ 11. Die Fliegfeld-Gesellschaft lehnt jede Verantwortung für etwaige Unfälle oder Schäden ab, die den Wettbewerbern, ihren Flugszeugen oder Mitfahrern zustoßen könnten, sowie auch für alle Schäden, welche ohne Verschulden der Fliegfeld-Gesellschaft dritten Personen zugefügt werden.

DIE DEUTSCHE WEHRRORLAGE.

In Deutschland soll, wie die neue Wehrrorlage zeigt, eine starke Reform des Flugwesens vorgenommen werden. Die Vorlage, die, nebenbei bemerkt, für das Landheer 80 Millionen, für die Marine 50 Millionen Mark verlangt, sieht eine Trennung von Luftschiffer- und Fliegertruppen vor.

Das ganze Militärverkehrswesen untersteht einem Generalinspektor im Range eines kommandierenden Generals, dem die Inspektionen der Eisenbahnen, der Feldtelegraphie, des Luft- und Kraftfahrwesens, des Festungsverkehrswesens und die Versuchsabteilung des Militärverkehrswesens unterstellt sind.

Die Luftflotte der Armee (ausschließlich Bayerns) soll in je eine Inspektion der Luftschiffertruppen und der Fliegertruppen gegliedert werden, die beide ihren Sitz in Berlin haben. Fünf Luftschifferbataillone sollen errichtet werden:

Nr. 1: 1. und 2. Komp., Luftschifferlehranstalt, Bespannungsabteilung in Berlin;

Nr. 2: Stab, 1. Komp. und Werk in Berlin, 2. Komp. in Hannover, 3. (sächs.) Komp. in Dresden;

Nr. 3: Stab und 1. Komp. in Köln, 2. Komp. in Düsseldorf, 3. Komp. in Darmstadt;

Nr. 4: Stab und 1. Komp. in Mannheim, 2. Komp. in Metz, 3. Komp. in Lahr, 4. (würtemberg.) Komp. in Friedrichshafen;

Nr. 5: 1. Komp. in Königsherg, Stab und 2. Komp. in Graudenz, 3. Komp. in Schneidemühl.

Die Fliegertruppen werden in folgende vier Bataillone gegliedert:

Nr. 1: 1. und 2. Komp. in Döberitz, 3. (sächs.) Komp. in Zeithain, Artilleriefliegerstation in Jüterbog;

Nr. 2: Stab und 1. Komp. in Posen, 2. Komp. in Graudenz, 3. Komp. in Königsberg;

Nr. 3: Stab und 1. Komp. in Köln, 2. Komp. in Hannover, 3. Komp. in Darmstadt;

Nr. 4: Stab und 1. Komp. in Straßburg, 2. Komp. in Metz, 3. Komp. in Freiburg i. B.

Diese Einteilung tritt nach Ausnahme des neuen Wehrgesetzes ein. Zum Zweck dieser Aufrückung werden aus Truppen neu angestellt in Preußen: zwei Luftschifferbataillone, Umwandlung der Fliegertruppe in vier Fliegerbataillone; in Bayern: eine zweite Luftschifferkompagnie, ein Fliegerbataillon; in Sachsen: Umwandlung des Luftschifferdetachements in eine Kompagnie, Umwandlung des Fliegerdetachements in eine Kompagnie; in Württemberg: Umwandlung des Luftschiffer- und des Fliegerdetachements in eine Luftschifferkompagnie. Im ganzen beträgt also die Vermehrung: zwei Luftschifferbataillone, drei Luftschifferkompagnien (unter Verwendung schon bestehender Detachements), fünf Fliegerbataillone, eine Fliegerkompagnie (unter Verwendung der schon bestehenden Truppe).

Bei der Marine werden zwei Luftschiffstaffeln aufgestellt, die aus je fünf Luftschiffen bestehen, von denen sich vier im Dienst befinden, während eins als Materialreserve dient. Die durchschnittliche Gebrauchsdauer eines Luftschiffs wird auf vier Jahre veranschlagt. Beide Staffeln sollen an demselben Ort untergebracht werden. Dafür sind vier Doppeldeckschiffe für die im Dienst befindlichen Schiffe und feste Hallen für die Materialreserve in Aussicht genommen. Daneben sind Gasanstalten, Unterkunftsanlagen für die Mannschaften sowie Licht- und Kraftanlagen vorgesehen.

Zum aviatischen Betrieb sollen eine Mutterstation und sechs Außenstationen errichtet werden. Die Zahl der Flugzeuge soll fünfzig betragen, von denen — den Außenstationen entsprechend — sechs Gruppen von je sechs Flugzeugen im Dienst gehalten werden sollen, während der Rest als Materialreserve dient. Die Mutterstation wird mit einem Flugplatz und mit allen zu Übungszwecken, zur Ausrüstung, Instandsetzung und Unterbringung von Flugzeug und Personal erforderlichen Anlagen versehen.

Das Personal für Luftschiffe und Flugzeuge beträgt insgesamt 1452 Deckoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften, das je nach Bedarf angefordert werden soll.

Das gesamte Luftschiff- und Flugwesen der Marine wird eine besondere Inspektion über sich haben.

DIE LUFTFLOTTEAKTION.

Der Protektor des Zentralkomitees zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte, Se. k. u. k. Hoheit Herr Erzherzog Karl Franz Josef, hat in den letzten Tagen eine große Zahl von Zuschritten erhalten, in welchen dem Erzherzog für die wertigste Förderung der Bestrebungen des Komitees der Dank und zugleich die Hoffnung ausgesprochen wird, daß auch unsere Armee in kürzester Zeit über eine ansehnliche Zahl von Luftschiffen verfügen werde.

Der Arbeitsanschuß hat sich in seiner letzten unter Vorsitz des Fürsten Max Egon zu Fürstenberg abgehaltenen Sitzung mit wichtigen Fragen der Propaganda und der Organisation beschäftigt, deren Durchführung der allernächsten Zeit vorbehalten ist. Geplant sind unter anderem ein österreichischer Luftflottentag, der in Verbindung mit dem im Juni auf dem Fingelde in Aspern abzuhaltenden Meeting gebracht werden soll, eine Reihe von gesellschaftlichen Veranstaltungen, bei welchen den Damenkomitees, deren Protektorat Ihre k. u. k. Hoheit Frau Erzherzogin Zita übernehmen hat, eine wichtige Rolle vorbehalten bleibt, und ferner verschiedene propagandistische Aktionen.

Auch in den österreichischen Bädern und Kurorten wird während des heurigen Sommers für die Zwecke der österreichischen Luftflotte eine rege Tätigkeit entfaltet werden. Landespräsident in Kärnten Freiherr von Fries wird in Klagenfurt die Konstituierung des Kärntnerischen Landeskomitees vornehmen; bei dieser Gelegenheit wird der Präsident des Aëro-Klubs, Dr. Constantin Freiherr von Economo, einen Vortrag über die modernen Bestrebungen der Aviatik halten und Hauptmann Baron Berlebach Lichtbilder vorführen. Am Wörthersee sollen einige große Sommerfeste arrangiert werden und auch in den böhmischen Bädern sind ähnliche Veranstaltungen zur Zeit der Hochsaison in Aussicht genommen. In Meran wird ein Luftflottenmedaillentag abgehalten, in dessen Dienst sich eine große Zahl hervorragender Persönlichkeiten gestellt hat.

Die vom Bildhauer Gurschner ausgeführte Luftflottenmedaille wird vom Bankhaus Auer vertrieben.

Statthalter Dr. Freiherr von Bienerth, der dem Komitee die wertigste Unterstützung angedeihen läßt, hat Vorsorge getroffen, daß im Bereiche der einzelnen Bezirkshauptmannschaften des Landes die Bestrebungen des Komitees die nötige Förderung durch die amtlichen Organe finden.

TODESOPFER.

Am 28. März stieg um 10 Uhr morgens der französische Fliegeroffizier Leutnant Bresson der kolonialen Infanterie vom Militärärodrum in Verdun auf, um nach Nancy zu fliegen, von wo er am Abend vorher im Aéroplan gekommen war. Kannte hatte Leutnant Bresson eine Höhe von etwa 300 m erreicht, als er herabstürzte und sich erschlug. Man glaubt, daß ein Luftwirbel die Ursache des Unfalles sei. Bresson war aus Monthéillard gebürtig und stand im 28. Lebensjahre. Sein Pilotendiplom hatte er im Jahre 1912 erworben. Der Unfall fand an der üblichen Stelle statt, wo voriges Jahr ein anderer Fliegeroffizier, Leutnant Ville d'Avray, den Tod gefunden hat.

Am 29. März stürzte auf dem Mokotowor Militärflingelde bei Warschau der 24jährige Flieger Alexander Perlowski, ein Pole, der als Leutnant in der russischen Armee stand, mit einem Nienport-Aéroplan ab und er-

schlug sich. Es scheint, daß der Stars beabsichtigt war; man fand nämlich bei Perowski einen Brief vor, der Selbstmordgedanken ausdrückte. Somit wäre Perowski nicht zu den Todesopfern der Luftschiffahrt im engeren Sinne zu zählen.

Am 2. April unternahm im Aërodröm von Buc der Artillerieunteroffizier Yves Faure einen Übungsflug mit einem Zweidecker; der Apparat kippte infolge der heftigen Windstöße um und stürzte aus 100 m Höhe ab. Der Pilot wurde tot unter den Trümmern seines Flugzeuges vorgefunden.

Am gleichen Tage verunglückte in Amiens der Artillerieunteroffizier Chantaud mit einem Aëroplan und starb.

In Saigon in Indochina veranstalteten seit einigen Wochen die drei französischen Aviatiker Pourpre und Brüder Vermine Schauflüge. Am 7. April stürzte bei einem solchen Flug in der Umgebung von Saigon Jules

Vermine ab und erlag auf der Stelle seinen Verletzungen.

In San Diego in Kalifornien führte am 9. April Leutnant Roice Chandler mit Leutnant Lewis Berton mit einem Wasserflugzeug einen Flug über die Bucht aus. Der Hydroaëroplan stürzte aus 40 m Höhe ab. Chandler fand den Tod, Berton wurde schwer verletzt.

Am gleichen Tag fiel auch in Deutschland ein Opfer des Fluges. Gegen 6 Uhr abends stieg in Gelsenkirchen der Grade-Flieger Lichter zu einem Stundenflug um die Tausendmarkprämie der nationalen Flugschiffe auf. Nach halbstündigem Flug stürzte er aus 80 m Höhe plötzlich steil zu Boden. Der Apparat war von einer heftigen Bö erfasst worden und überschlug sich. Er saute mit solcher Kraft zur Erde, daß er sich stark in den Boden eingrab. Dem Fliegera wurde der Schädel zer-schmettert und das Gehirn blößegelegt. Der Bewußtlose starb nach wenigen Minuten.

The National Aeronautic
Magazine of America

„FLY“

ISSUED MONTHLY.

Balloons Airships
Flying Machines.

From thirty to fifty beautiful illustrations each number
A popular magazine read by everybody interested in
Aeronautics. Send Postoffice order for \$ 1.50 for a
year subscription to the

AERO PUBLISHING COMPANY
BETZ BUILDING, PHILADELPHIA, PA.
Sample copies 10 cts. each.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Coüannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences,
de l'Industrie et des Sports Aéronautiques.

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

Bei der Wichtigkeit astrono-
mischer und meteorologischer
Kenntnisse für die Luftschiff-
fahrt empfehlen wir allen Inter-
essenten ein Abonnement auf die
illustrierte Halbmonatschrift
für Astronomie
und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD
Direktor der Treptow-Sternwarte.

Der 13. Jahrgang begann am
1. Oktober 1912.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede
Buchhandlung und den

**Verlag der Treptow-Sternwarte,
Berlin-Treptow.**

Bezugspreis für Deutschland und Öster-
reich-Ungarn **vierteljährlich M. 3.—**
(für das Ausland vierteljährlich M. 4.—).

„La Navigazione Aerea“

Italienische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. Luigi Mina
vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag
E. Voghera, Via Po 3, Rom.

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angegliederten Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen
Konstruktionsschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Heften von 24 bis 32 Seiten mit
technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung
der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen — Kugelballons, Lenk-
ballons und Aeroplane — Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luft-
schiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:

ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ „ 13 „ „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

Er erscheint einmal im Monat.

ÖSTERREICHISCHER LUFTSCHIFFER-VERBAND.

(Offizielle Mitteilungen.)

Österr. Aëronautische Kommission.

Die Österreichische Aëronautische Kommission hielt am 10. April unter dem Vorsitz des Präsidenten Constantin Freiherrn von Economo eine Sitzung ab. Anwesend waren die Herren Kommerzialrat Kamillo Castiglioni und Herbert Silberer für den k. k. Österreichischen Aero-Klub, Gemeinderat Ludwig Lohner und Major Hans Ritter Umlauf von Frankwell für den k. k. Österreichischen Automobil-Klub, Generaldirektor Alexander Casinow und Professor Richard Knoller für den k. k. Österreichischen Flugtechnischen Verein, Oberstleutnant Hermann Hoernes und Oberleutnant Rupert Pfänzer für die Vereinsgruppe, Generalsekretär Franz Freiherr von Berlepsch des k. k. Österreichischen Aero-Klubs und Generalsekretär Oberst Wilhelm Suchomel des k. k. Österreichischen Flugtechnischen Vereines.

Vom Oberösterreichischen Verein für Luftschiffahrt in Linz liegt die Anschreibung für einen Freiballon-Wettbewerb um einen Preis Sr. kaiserlichen und königlichen Hoheit des Herrn Erzherrzogs Josef Ferdinand vor. Die Österreichische Aëronautische Kommission nimmt die Anschreibung mit dankbarer Freude zur Kenntnis und genehmigt sie.

Der Deutsche Luftfahrer-Verband regt eine Erschwerung der Prüfung zum Lenkballonführer an, wie es die Österreichische Aëronautische Kommission schon vor einiger Zeit erwogen, den Gegenstand aber mit Rücksicht darauf zurückgestellt hat, daß von einer gleichen Absicht der k. u. k. Luftschifferabteilung verlautete. Der k. k. Österreichische Aero-Klub als Repräsentant Österreichs in der Fédération Aéronautique Internationale soll bei dieser den deutschen Vorschlag unterstützen; die Art der Erschwerung zu bestimmen, soll der Zusammenkunft der F. A. I. überlassen bleiben.

Da aus der Stiftung von Preisen für aëronautische Wettbewerbe, falls nicht, wie beim Schicht-Preis, ein Zuschuß für die Durchführungskosten beigefügt ist, den veranstaltenden Körperschaften Anläge erwachsen, die Deckung finden müssen, beschließt die Kommission, daß die Organisationskomitees berechtigt sind, von der Preissumme einen Betrag bis zu 10 Prozent für Organisationskosten in Abzug zu bringen. Einer Anregung des Herrn Generalsekretärs Oberst Suchomel, 3 bis 4 Prozent davon für die Ehrenversicherung der Flieger, nach deutschem Muster, zu verwenden, halten die Herren Kommerzialrat Castiglioni und Gemeinderat Lohner entgegen, daß die österreichische Industrie ihre Flieger auf bedeutend höhere Beträge versichere, so daß diese Ehrenversicherung

nicht in Betracht käme. Es wird angeregt, die entsprechende Versicherung aller Teilnehmer an österreichischen Fliegerveranstaltungen zur Bedingung der Start-erlaubnis zu machen.

Der Präsident berichtet, daß ein internationales Meeting auf dem Asperner Flugfeld für Juni in Aussicht genommen ist, wenn die nötigen Mittel zusammenkommen. Zum Schicht-Preis bemerkt der Präsident, daß der Spender als Stationen des Rundfluges Prag, Brünn und Budapest bedungen hat.

Herr Oberstleutnant Hoernes übermittelt in Vollmacht des Oberösterreichischen Vereines dessen Erachen, den Flug über Linz zu leiten, und schlägt als Vertreter des Deutschen Luftfahrt-Vereines in Böhmen vor, Theresienstadt einzubeziehen, das einen vorzüglichen Landungsplatz besitzt. Gegen Linz wird geltend gemacht, daß die Strecke Linz—Prag zu schwierig sei und zu vorzeitigem Ende des Fluges führen könne; Linz werde vielleicht durch eine separate Veranstaltung entschädigt werden können. Über die Einbeziehung eines nordböhmischen Platzes wird bemerkt, daß dies zwar in Aussicht genommen sei; die Beschlußfassung jedoch wird dem Organisationskomitee vorbehalten, dem auch der Stifter des Preises angehört wird.

Die Flugfeld-Gesellschaft hat die Ausschreibung für Sonntagsflüge der in Aspern ansässigen Flieger herausgegeben. Von den dafür bestimmten 2000 K. werden als erster Preis 1000 K., als zweiter Preis 600 K. und als dritter Preis 400 K. für die summierten Flugzeiten an Sonntagen ausgesetzt. Die Ausschreibung wird genehmigt.

Der Präsident berichtet über die Schritte wegen der Verbotszonen. Es stehe eine Interpretierung des Ministerialerlasses bevor, die bedeutende Erleichterungen bringen werde. Die Behörde beabsichtige zu verlangen, daß die österreichischen Ballons durch Fahnen mit Kroulandbezeichnung und Numerierung kenntlich zu machen seien. Herr Gemeinderat Lohner regt an, vorzuschlagen, daß die allen Amtsgorganen bekannte Automobilbescheinigung übernommen werde.

Zur Frage des Verbandsabzeichens empfiehlt der Präsident, der Verband und die Vereine mögen die Flagge des k. k. Österreichischen Aero-Klubs annehmen und statt seiner Anfangsbuchstaben die ibrigen einfügen, der Österreichische Luftschiffer-Verband also Ö. L. V. Dies wird angenommen.

Das österreichische Flugpilotendiplom haben Franz Kunkner in Adlerhof bei Berlin und Josef Korber in Götz erhalten.

Zwangsversteigerung.

Am Freitag, den 9. Mai 1913, nachmittags 5 Uhr, werde ich in Johannisthal bei Berlin, Versammlungsort: Friedrichstraße 48

2 Parseval-Luftschiffe mit Motor und sämtlichem Zubehör und 1 Hülle zu einem Fesselballon

öffentlich meistbietend gegen sofortige Barzahlung versteigern.

Hahn, Gerichtsvollzieher, in Cöpenik bei Berlin, Kaiserin-Augusta-Viktoria-Straße 6.

The Airship and Aeronautical Engineer

Vorzügliches, monatlich erscheinendes Fachblatt, herausgegeben von

„The Airship Newspaper Co.“

37, Essex Street, Strand, London W. C.

Abonnement jährlich 6 Shillings.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AÉRO-KLUB.

(Offizielle Mitteilungen.)

Der Klub hat für das hiesige Gordon Beunett-Rennen der Kugelballons für Österreich abermals drei Nennungen abgegeben. Seitens der Kronlandsvereine sind dem Klub bisher keine Nennungen zugegangen. Da, falls sich mehr als drei Bewerber für die Teilnahme an diesem Wettbewerb melden, eine Ausschreibung stattfinden muß und zu deren Veranstaltung eine gewisse Zeit erforderlich ist, teilt der Klub mit, daß seitens des Fahrtenausschusses festgesetzt wurde, daß die Nennungen für diesen Wettbewerb am 15. Mai geschlossen werden und Nachnennungen nur in dem Falle Berücksichtigung finden können, als mit 15. Mai die normierte Höchstzahl von drei Bewerbern noch nicht erreicht sein sollte.

Bekanntlich findet der Wettbewerb heuer im Herbst von Paris aus statt.

Es wird weiters erneuert darauf aufmerksam gemacht, daß nach den neuen Bestimmungen der F. A. I. zur Teilnahme an Wettbewerben der Besitz der vorgeschriebenen Lizenz notwendig ist, und wollen die Herren Führer sich diesbezüglich rechtzeitig an das Sekretariat des Klubs wenden.

Von der F. A. I. sind die Berichte über die außerordentliche Sitzung der F. A. I. im Januar laufenden Jahres sowie die Listen über die mit Ende 1912 bestehenden Weltrekords eingelangt und können vom Sekretariat des Klubs gegen Ertrag der Kosten bezogen werden.

Der Ausschuß des k. k. Österreichischen Aéro-Klubs hielt am 15. März unter dem Vorsitz des Präsidenten Dr. Constantin Freiherr von Economo eine Sitzung ab. Anwesend waren Herr Vizepräsident Major Hinterstoiser, ferner die Herren Gustav Bader, Kommerzialrat Kamillo Castiglioni, Hauptmann Adolf Engel, Dr. Eduard Ritthofen, Regleringenieur Dr. Fischl, Rudolf Hubel, Primarius Dr. Hans Löwen, Maximilian Mautner, Dr. Anton Schlein, Dr. Julius Steinschneider.

Der Präsident teilt mit, daß der Ausschuß statutengemäß innerhalb acht Tagen nach der Generalversammlung sich zu konstituieren und die notwendigen Wahlen vorzunehmen habe. Diese werden vorgenommen. Es erscheinen gewählt:

In den Fahrtenausschuß: Major F. Hinterstoiser als Fahrwart, Generaldirektor A. Cassinone und Dr. A. Schlein als Fahrwartstellvertreter, Hauptmann A. Engel als Zeugwart, Hauptmann W. Hoffory und Herr R. Hubel als Zeugwartstellvertreter, ferner die Herren Dr. E. Ethhofen, Maximilian Mautner und Ingenieur E. Müller; in den wissenschaftlichen Beirat: Professor Dr. W. Trabert, Dr. A. Boltzmann, Dr. V. Hess, Professor Dr. M. Samec, Dr. A. Schlein, Dr. Hermann Ritter von Schrötter; in die kartographische Kommission: Dr. A. Hildesheimer als Vorsitzender, Oberleutnant R. Eyb, Gemeinderat L. Lohner, Dr. M. Pencker, Hauptmann St. Petróczy von Petrócz, Dr. H. Ritter von Schrötter, Major A. Vogel; in das Redaktionsbureau: Major F. Hinterstoiser und der Generalsekretär des Klubs; zum Kassaverwalter: Herr Dr. J. Steinschneider; zum Kassaverwalterstellvertreter: Herr Dr. A. Hildesheimer; zum Schriftführer: Herr R. Hubel; zum Präsidenten der Österreichischen Aeronautischen Kommission: der Präsident des Klubs Dr. Constantin Freiherr von Economo; als Delegierte des Klubs in der Österreichischen Aeronautischen Kommission: H. Silberer, A. von Strasser, Kommerzialrat K. Castiglioni; als Ersatzmann: Herr Bob Mautner; als Delegierte in das Tribunal d'Arbitrage der F. A. I.: Herr Doktor E. Ethhofen.

In den Klub werden neu aufgenommen die Herren: Ingenieur Fritz Gross, Dr. Oskar Breyha, Ingenieur Hans Altman, Direktor L. Krouau-Garten.

Herrn Dr. A. Schlein wird auf Grund der eingeholten Informationen der von ihm im Jahre 1906 in Berlin gewonnene Ehrenpreis angeteilt und der Präsident benützt diese Gelegenheit, Herrn Dr. Schlein zu seinen

bisherigen Erfolgen auf dem Gebiete der Luftschifffahrt zu beglückwünschen.

Es erfolgt hierauf Beschlußfassung bezüglich einiger mit Ablauf des Winters auf dem Klubplatz im Prater notwendig werdender Herrichtungsarbeiten.

Der Präsident berichtet schließlich über die Schritte, die hinsichtlich der mehrerwähnten Verordnungen des Ministeriums des Innern über die Regelung der Luftschifffahrt gemacht worden sind. Der Ausschuß beschließt, die Sammlung zu einem Grabdenkmal für den verstorbenen Altmeister Kress mit einem Betrage von 150 K. beizutreiben und dem k. k. Österreichischen Fliegtechnischen Verein, der die Sammlung eingeleitet hat, mitzuteilen, daß eine Sammlung unter den Mitgliedern des Klubs erst für die Denksteine beabsichtigt ist, die gemäß den Beschlüssen des Luftschiffertages für Kress, Lössl und Scheimpflug aufzustellen sind.

Ausschreibung

für die Freiballonwettkampf, veranstaltet vom k. k. Österreichischen Aéro-Klub, offen für Führer des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes und des Ungarischen Aéro-Klubs.

Sonntag den 27. April 1913,

vom Füllplatze des k. k. Österreichischen Aéro-Klubs beim städtischen Gaswerk in Leopoldsdorf.

Reglement:

1. Art des Wettbewerbes: Fuchsfahrt.
2. Die Wettfahrt findet nach den Bestimmungen der F. A. I. statt.
3. Spezielle Vorschriften werden bei der Führerversammlung vor dem Start bekanntgegeben werden. Die Abfahrt des Fuchsballons findet am 27. April 1913, ca. 10 Uhr vormittags, statt. Als Fuchsballon fährt der Ballon »Vindobona«, Führer Dr. Ethhofen. Seine Fährdauer ist eine beschränkte und wird eine halbe Stunde vor dem Start bekanntgegeben. Die übrigen Ballons folgen in der durch das Los bestimmten Reihenfolge nach Anordnung des Starters in Intervallen von höchstens je zwei Minuten. Auslösung am 9 Uhr vormittags in Anwesenheit der Führer. Der Fuchsballon wird durch eine große weiße Fahne und durch ein weißes Band um den Äquator gekennzeichnet. Die Anzahl der Mitfahrenden ist dem nennenden Verein, eventuell dem Führer überlassen.
4. Zugelassen sind alle Kategorien von Kugelballons.
5. Die Preise bestehen in Ehrenpreisen, und zwar werden halb so viel Preise vergeben, als Ballons starten; überdies erhält jeder Teilnehmer an der Fahrt sowie jedes verfolgende Automobil eine Erinnerungsmedaille. Der Fuchsballon erhält unter gewissen, vor dem Start bekanntzugebenden Bedingungen einen Spezialpreis.
6. Die Anzahl der startenden Ballons ist nach oben nicht beschränkt. Sollten, abgesehen vom Fuchsballon, weniger als drei Nennungen abgegeben werden, so unterbleibt die Wettfahrt.
7. Die Veranstaltung ist offen für Führer von Vereinen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes oder des Ungarischen Aéro-Klubs. Die Führer müssen im Besitze des Kugelballonführerdiploms der F. A. I. sein.
8. Das Neungeld beträgt 50 K.; startende Ballons erhalten das halbe Neungeld rückvergütet; als Reungeld gilt der volle Betrag des Neungeldes.
9. Die Nennungen sind durch die Vereine an das Sekretariat des k. k. Österreichischen Aéro-Klubs, Wien, I. Tuchlauben 3, zu richten und haben daselbst bei gleichzeitiger Einsendung des Neungeldes unter Angabe des Ballons und des Führers bis spätestens 20. April einzutreffen. Nachnennungen bis 26. April, 12 Uhr mittags, mit doppeltem Neungeld. Die Nennungen können vom 10. April an abgegeben werden.

10. Das Füllgas ist Leuchtgas aus dem Behälter des städtischen Gaswerkes in Leopoldsdorf bei Wien. Die Fahrpreise für die Ballons werden normal nach den bestehenden Preiskonten des Klubs berechnet; die Hilfsmannschaft stellt der Klub kostenlos zur Verfügung; die Kosten für den Transport des Materials vom Klubplatz im Prater zur Füllstation trägt der Klub. Die Ballons haben mit geklebter Reißbahn bis spätestens Donnerstag den 24. April mittags auf dem Klubplatz des k. k. österreichischen Aero-Klubs im Prater einzustellen. Die Übernahme und Deportierung derselben daselbst erfolgt durch die Delegierten des Fahrtenausschusses. Die Sendung ist bei Aufgabeln per Fracht an die nachstehende Adresse abzufertigen: Aero-Klub, Wien, II, k. k. Prater, Nordportalstraße 156. Als Personengepäck eintreffende Ballons werden, bei beiderseitiger Verständigung des Sekretariats, gegen Vergütung der Transportkosten durch den Klubdiener übernommen und zum Klubplatz geschafft. Der Aufgabeschein ist rechtzeitig an das Sekretariat einzusenden oder beim Eintreffen zu übergeben. Dem kompletten Ballon ist für die Füllung beizuschließen: eine Ballonplache und die für die Füllung notwendigen Sandsäcke, ein 30 m langer Füllschlauch samt Füllstutzen. Um Verwechslungen vorzubeugen, ist das gesamte Material entsprechend zu zeichnen und im Korbe ein Inventar zu hinterlegen. Die Kosten für den Transport des Materials zum Klubplatz und für den Rücktransport des auf dem

Aufstiegsorte zurückbleibenden Materials trägt der Nennende. Den Abtransport veranlaßt über Ansuchen der Fahrtenausschüsse. Die Indienststellung und Füllung der Ballons haben die Führer derselben persönlich zu überwachen und sie haben sich zu diesem Behufe um 8 Uhr morgens auf dem Füllplatze einzufinden. Mit dem Beginn der Füllung der einzelnen Ballons wird nicht vorgegangen, wenn deren Führer nicht anwesend sind. Eine Verschiebung des Startes infolge verpörrter Fertigstellung von Ballons, deren Führer zur Füllung nicht rechtzeitig erscheinen, kann nicht stattfinden. In diesem Falle verliert der betreffende Ballon das Startrecht; das Neugeld verfällt. Die Bewilligung zum Beginn der Füllung erteilt rechtzeitig die Sportkommission.

11. Die startenden Ballons haben den Wimpel ihres Vereines, wo möglich auch jenen des Führers zu führen. Für die notwendigen Karten und Instrumente hat der Führer selbst zu sorgen.

12. Im Falle ungünstiger Witterung kann die Wettfahrt verschoben werden. Die diesbezügliche Entscheidung trifft die Sportkommission.

13. Sportkommission, Preisrichter und Starter werden aus den ständigen Sportkommissären des Aero-Klubs zusammengesetzt, eventuell durch Zuwahl ergänzt; die Bekanntmachung der Mitglieder erfolgt zu einem späteren Termin.

NOTIZEN.

IN GMUNDEN landete am 11. April ein mit vier Offizieren bemannter bayerischer Kugelballon, der zu einer Übungsfahrt in München aufgestiegen war.

DER HÖHENWELTREKORD, den Perreyon am 1. März in Buc auf einem Blériot-Eindecker geschaffen hat, ist von der Sportkommission des Aero-Club de France mit 5880 m bestätigt worden.

FAPIOTTE, ein bekannter Pariser Sportjournalist, seit einigen Jahren Chefredakteur des aeronautischen Fachblattes „l'Aéro“, ist am 1. April an einem langwierigen Magenleiden gestorben.

DER NÄCHSTE KONGRESS für Luftrecht findet in Frankfurt a. M. statt. Das Präsidium des Comité Juridique International de l'Aviation hat den Kongress auf die Tage vom 5. bis 7. Oktober angesetzt.

AUS KLAGENFURT kommt die Meldung, daß verschiedene Industrielle in Gemeinschaft mit den deutschen Albatros-Werken die Schaffung einer Flugstation am Wörthersee planen, die vielleicht schon diesen Sommer in Betrieb gelangt.

DEN GROSSEN AÉROPLANEN gehört nach der Ansicht des russischen Aviatikers Sikorski die Zukunft. Dieser hielt am 30. März in St. Petersburg einen Vortrag, in dem er seine Gedanken entwickelte. Sikorski hat einen Aéroplan für zwölf Personen geplant, der einen Motor von 400 H. P. bekommt.

EINEN SCHÖNEN ERFOLG im Zielwerfen aus dem Aéroplan hatte kürzlich, wie „l'Aéro“ meldet, der französische Leutnant Lalanne zu Mambenge. Er hatte sechs Wurfgeschosse an Bord, und es gelang ihm, aus einer Höhe von 600 m alle sechs Geschosse in den Zielkreis von 50 m Durchmesser zu werfen.

ZU ÜBERNAHMSFLÜGEN dürfen von nun an nach einer Verordnung des Kriegsministeriums nicht mehr Offizierpiloten herangezogen werden; vielmehr sind die Piloten zu diesen Proben von den Konstrukteurfirmen beizustellen. Anlaß zu der neuen Verfügung hat der Todessturz des Oberleutnants Nittner gegeben.

VON MARSEILLE aus will demnächst Séguin mit einem Hydravion Farman einen Flug nach Algier unternehmen. Als Passagier soll ihn Pierron begleiten. Der zurückzuliegende Weg beträgt 773 km und soll über die Balearen gehen. Eine Zwischenlandung ist in Minorca beabsichtigt, das von Marseille 430 km entfernt liegt.

GRAUDENZ wird unter den geplanten ostdeutschen Flugsitzpunkten zuerst eingerichtet, doch wird es zu einer festen Militärflugstation ausgebaut. Die Stadt hat ein größeres Gelände für die Anlage hergegeben, mit deren Bau im April begonnen wird. Spätestens im Juli sollen mehrere Militär-Flugzeuge dort stationiert werden.

AUF DAS ANSUCHEN am 26.000 K Subvention für ein Meeting im heurigen Jahre, womit sich der k. k. Österreichische Aero-Klub an den niederösterreichischen Landtag wandte, hat der Finanzanschuß die Widmung dieses Betrages für Überlandflüge in Niederösterreich beim Meeting beschlossen, wobei die Hälfte des Preises österreichischen Aviatikern bestimmt werden soll.

DIE STADT LEICHLINGEN, die in der Nähe von Eberfeld liegt, wird, wie man meldet, ein Luftschiff in ihrem Stadtwappen tragen. Bisher hat die Gemeinde ein Wappen noch nicht geführt. Der Entwurf des Wappens zeigt im blauen Felde ein silbernes Luftschiff, und zwar nach dem Typ des Luftschiffers Eberfeld, der in Leichlingen den Ballon konstruierte, mit dem er dann seine Todesfahrt antrat.

DR. PAUL BÉJEUR, der Geschäftsführer der wissenschaftlichen Gesellschaft für Flugtechnik in Berlin, ist öffentlich angestellter beedigter Sachverständiger für Aéroplane im Bezirk der Handelskammer Berlins geworden und auch als gerichtlicher Sachverständiger für Luftfahrzeugbau bei den königlichen Amts- und Landgerichten I, II, III und dem königlichen Kammergericht Berlin vereidigt worden.

DIE KLASSIFIZIERUNG des Wasserflug-Meetings von Tarnie 1912 ist auf den bei der Fédération Aéronautique Internationale verhandelten Protest des Fliegers Renaux hin von dem Belgischen Aero-Club frisch vorgenommen worden. Die Revision brachte indes dem Flieger Bathiat mehr Vorteil als Renaux. Bathiat ist nämlich auf den ersten Platz vorgeückt. Renaux hat zwar vier Punkte mehr erhalten, bleibt aber auf dem dritten Platz.

IN PILSEN wird am 22. April ein Flugapparat öffentlich versteigert werden. Es ist dies ein Blériot-Eindecker, welcher von einer Gesellschaft vor drei Jahren für 80.000 Francs aus Frankreich bezogen wurde und zu Flügen in Mählen verwendet werden sollte. Der Motor erwies sich als zu schwach und so kam es zu keinem Fluge. Es entstand vielmehr ein langwieriger Prozeß und der Schluß ist die exekutive Feilbietung des Flugzeuges.

EIN MÄCHTIGES WASSERFLUGZEUG ist der neue Apparat Collier-Janson. Es ist ein Tandem-Doppeldecker mit 130 m² tragender Fläche, der vier Tounen

wiegt. Zwei Motoren von je 200 Pferdekraften sind eingebaut. Der Apparat trägt eine Last von 1200 kg und soll bei einer Geschwindigkeit von 96 bis 100 km pro Stunde etwa fünf Stunden in der Luft bleiben können. Das Fahrgerät ist mit einer Station für drahtlose Telegraphie versehen.

DIE MILITÄR-FLIEGERKURSE in Wiener-Neustadt und Fischamend beginnen jetzt. Die dritte Fliegerschule, die in Ujvidék (Neusatz) errichtet werden soll, wird vorläufig in Wiener-Neustadt abgehalten, da die Hangars auf dem Flugfeld von Ujvidék noch nicht ganz fertig sind. Kommandant des Wiener-Neustädter Fliegerschulens bleibt Oberleutnant Miller, als Instruktoren sind zugeteilt die Oberleutnants Holka, Schmicha, Ebner, Schonofsky und Leutnant Mandl.

IN RIGA soll zum Besten der russischen Luftflotte am 8. Juni von dem Verband baltischer Sportvereine ein großer Sportfest stattfinden, dessen Protektorat der Großfürst Michael Alexandrowitsch übernommen hat. Es wird außer der Luftschiffahrt auch andere Sportzweige umfassen und alle größeren russischen Sportvereine sollen sich daran beteiligen. Berücksichtigt werden u. a. Segeln, Rudern, Fußball, Leichtathletik, Lawn Tennis, Fechten, Schwimmen, Automobilismus. Die Stadt Riga setzt die Preise für die sportlichen Wettbewerbe aus.

FRIEHR VON DER GOLTZ, kgl. preussischer Generalleutnant z. D., Präsident des Deutschen Luftfahrerverbandes, ist vom deutschen Kaiser durch folgendes Handschreiben vom 25. März 1913 ausgezeichnet worden: »Eingedenk Ihrer in Krieg und Frieden stets bewährten Tüchtigkeit will ich Ihnen zur besonderen Erinnerung an Ihr Wirken an der Spitze des heute jubelnden 2. Hannoverschen Infanterieregiments Nr. 77, das Sie in Ihrer frischen Soldatenart zu musterghüthiger Schlagfertigkeit zu erziehen wußten, die Erlaubnis zum Tragen der Uniform dieses Regiments hiermit verleihen. Mögen Sie sich dieses Meines Gnadenbeweises noch lange in ungezügelter Lebenskraft, erweisen können. Wilhelm, R.«

IN UJVIDÉK (Neusatz) entsteht eine militärische Fliegerschule. Der Magistrat von Ujvidék hat der Heeresverwaltung den 500 Joch großen Flugplatz nicht bloß zu billigem Pacht angeboten, sondern trägt auch die Kosten der Herrichtung des Flugfeldes. Das Angebot der Stadt wurde von der Heeresleitung angenommen und es sind bereits sechs Hangars erbaut worden. In wenigen Wochen wird auch an den Bau der Kasernen, großer Werkstätten und Magazine geschritten werden. Auf dem neuen Flugplatz stehen vorhanden sieben aviatische Offiziere und 82 Mann der Luftschifferabteilung unter dem Kommando des Hauptmannes Stephan von Petróczy. In den Hangars befinden sich gegenwärtig vier Monoplaner und zwei Schulmaschinen.

EINE INTERESSANTE ÜBUNG wurde am 7. April von Fischamend aus von Militäraviatiken vorgenommen. Auf Pfeilfliegerdoppeldeckern stiegen Kommandant Oberleutnant Uzelac mit Oberleutnant Hejrowsky als Passagier, Oberleutnant Bernard mit Oberleutnant Koirach und Oberleutnant Schouofsky mit Oberleutnant Babouschek gleichzeitig auf, um nach Wiener-Neustadt zu fliegen. In der Mitte flog Oberleutnant Uzelac auf dem Äroplan »Bella«, flankiert von den Äroplanen »Bojars« und »Bombs«. In einer durchschnittlichen Höhe von 1000 m wurde der Flug in geschlossener Schwarmlinie zurückgelegt, und zwar sehr präzise, trotz Nebels und Westwindes. Das Luftgeschwader langte nach halbblutigem Fluge auf dem Neustädter Flugfeld an.

FÜR BOMBENLANCIER-VORRICHTUNGEN organisiert heuer das russische Kriegsministerium einen Wettbewerb, bei dem sowohl Äroplane als Lenkballons berücksichtigt werden. Der Wettbewerb soll international sein. Die Preise (1700 und 700 Rubel) sind aber im Vergleich zur französischen Aero-Globe Michelin sehr gering. Die russische Regierung behält sich das Recht vor, einen preisgekrönten ausländischen Lancierapparat zu erwerben. Neben einer theoretischen Prüfung des

Lancierapparats, bei der auf die Konstruktionsprinzipien und die Gefährlichkeit der Behandlung Rücksicht genommen wird, ist als praktische Erprobung das Werfen von fünf Projektilen aus einer Höhe von 700 bis 1000 m auf eine unbewegliche und auf eine bewegliche Scheibe vorgeschrieben.

AUS WIENER-NEUSTADT wird unterm 28. März geschrieben: »Dank der systematischen Ausbildung durch den Kommandanten Oberleutnant Miller erwarben sämtliche 16 Frequentanten der hiesigen Offiziersfliegerschule in kurzer Zeit nicht nur das Pilotendiplom, sondern auch das Feldpilotentitel. Als letzter Frequentant hat heute Oberleutnant Richard Schuster vom Infanterieregiment Nr. 58 mit einem großen Überlandfluge die Feldpilotenprüfung absolviert. Um 2 Uhr 45 Minuten stieg der Pilot bei sehr böigem Winde von 8 bis 10 Sekundenmeter Stärke auf, flog nach Neunkirchen, zurück über das Flugfeld nach Grammat-Neusiedl und über Baden nach Wiener-Neustadt, wo er in Gleitsturzspiralen nach zirka zweistündigem Fluge landete. Er erreichte eine Höhe von 1400 m.«

ZUR EINFÜHRUNG der »Triptyques« genannten Grenzpassierscheine, welche die Landungs- und Zollformalitäten nach Luftfahrten von einem Land aus andere wesentlich erleichtern würden, hat der Aero-Club de France in seinem Lande bereits erste Schritte unternommen. Die Fédération Aéronautique Internationale hat bekanntlich die Schaffung solcher Triptyques, wie sie im Automobilismus schon üblich sind, allgemein beschlossen. Die einzelnen Luftfahrerverbände haben jetzt die Einführung dieses praktischen Befehls in ihren Ländern durchzusetzen. In Frankreich ist das Finanzministerium dafür, doch sind noch Detailfragen zu erledigen, so hinsichtlich der Garantieleistung des Aeroclubs, Aufstellung einer Liste jener Staaten, die das Triptyque anerkennen, Gültigkeitsdauer des Grenzscheines etc.

IN JOHANNISTHAL auf dem Berliner Flugplatz wurde im Laufe des Monats März an 26 Tagen geflogen; neun davon waren nur halbe Flugtage. Die meisten Aufstiege machten: Cremer (120), Rosenstein (109), Stiploschek (75), Fiedler (71), Sedlmayr (66), Kuntner (66), Stüber (62) etc. Die größten Gesamtflugzeiten erzielten: Sedlmayr mit 15:35:00, Fiedler mit 13:05:00, Friedrich mit 10:48:00, Thelen mit 10:09:00, Rosenstein mit 8:05:00 etc. Insgesamt wurden bei 1500 Aufstiegen mit einer Gesamtdauer von über 200 Stunden ausgeführt. Überlandflüge haben ausgeführt: von Strepasius, Hirth, Linnekugel, Keidel, von Beaulien, Carganico, Stiploschek und Fogler nach Döberitz; von Strepasius nach Schulzeudorf; Stiploschek nach Königswusterhausen. Die Bedingungen für das Führerzeugnis haben erfüllt: Böhm, Klessling und Neidler.

HERMANN HOLD hat am 29. März in größter Gefahr des Ertrinkens geschwebt. Er übte in Portorose auf seinem Wasseraéroplan in der Absicht, die neu vorgeschriebene Seefähigkeits-Führerprüfung abzulegen. Nachdem er drei Meilen vom Ufer entfernt in einer Höhe von 600 m mehrere gelaugene Achterschleifen ausgeführt hatte, kam ihm beim Niedergehen eine von den zahlreichen mit Kurgästen besetzten Barken gerade in dem Augenblicke über die Quere, als er mit den Kufen des Flugzeuges ins Wasser tauchen wollte. Hold riß den Apparat noch rechtzeitig empor und es gelang ihm, knapp über dem Boot hinwegzukommen. Der Apparat überstürzte sich und verschwand mit dem Piloten auf einen Augenblick im Wasser. Der Pilot bewahrte glücklicherweise kaltes Blut und Besonnenheit; er konnte unverletzt geborgen werden. Der Apparat ist unbrauchbar geworden.

DER REICHSFLUGVEREIN in Berlin hielt am 28. März unter dem Vorsitz des Majors Professor Dr. von Parseval seine diesjährige Generalversammlung ab. Der Geschäftsbericht, den Generalsekretär Mücke erstattete, der Kassenbericht und der Vorschlag für 1913 wurden nach kurzer Debatte genehmigt und dem Vorstände, der erst seit Januar 1913 amtiert, sowie dem früheren Vorstände Entlastung erteilt. Die Vorstandswahlen ergaben

folgende Resultat: Präsident: Major A. D. Professor Dr. A. von Parseval; I. Vorsitzender: E. von Gorissen; II. Vorsitzender: Regierungsbaumeister Hackstedter; I. Schriftführer: Neumann; II. Schriftführer: Ingénieur Jaekel; Schatzmeister: Rechtsanwalt Scholz; Beisitzer: Patentanwalt Apitz, Kauders, Rieken, Ingénieur Westphal, Herling, Ingénieur Sauerbier, Dr. Gasser. Einige notwendig gewordene Satzungsänderungen wurden debattellos genehmigt.

WILHELM KRESS erhält ein Grabdenkmal auf dem von der Gemeinde Wien ihm gewidmeten Ehrengrab auf dem Zentralfriedhof sowie — gemäß dem Beschluß des Österreichischen Luftschifferverbandes — einen Gedenkstein am Tullnerbacher Reservoir, wo Kress den ersten österreichischen mantragenden Drachenflieger gebaut und lanciert hat. Die vom k. k. Österreichischen Flugtechnischen Verein eingeleitete Denkmalsammlung hat die für das Grab auf dem Friedhof nötige Summe bereits ergeben, wird aber fortgesetzt, um die Mittel für das Tullnerbacher Denkmal anzubringen. Mit der Errichtung der Denksteine sowie zweier Gedenktafeln für Ingénieur Friedrich R. von Loessl und Hauptmann Kapitän Theodor Scheimpfing wurde ein Komitee betraut, dem folgende Herren angehören: Generaldirektor Alexander Cassinone, Kommerzialrat Castiglioni, Dr. Constantin Freiherr von Economo, Major Franz Hinterstoisser, Oberstleutnant Hermann Hoernes, Gemeinderat Ludwig Lohner, Rechnungsrevident Rupert Pfänzer, Oberst W. Suchomel, Generalsekretär des Österreichischen Flugtechnischen Vereines. Beiträge nimmt das Sekretariat des Österreichischen Flugtechnischen Vereines, I. Bezirk, Aspernplatz, Uraniegebäude (Postparkassenkonto Nr. 88.760), entgegen.

DIE »DAILY MAIL« tritt wieder mit großen Preisen hervor. Das englische Blatt setzt einen Preis von 5000 Pfund (125.000 K) für denjenigen Flieger aus, der zum ersten Male mit einem in England entworfenen und in England gebauten Wasserflugzeug rund um England, Schottland und Wales fliegt. Irland braucht nicht berührt zu werden, doch muß der Flieger sich dem Hafen von Queenstown bis auf mindestens $1\frac{1}{4}$ Meilen nähern. Start und Endpunkt des Rundfluges werden in der Nähe der Themsemündung sein. Der Flug muß in 72 Stunden beendet sein. »Daily Mail« hat sich mit dem Aero-Klub in Verbindung gesetzt und wird gemeinsam mit diesem die Einzelheiten und Bestimmungen für den Flug ausarbeiten. Schon jetzt steht fest, daß die Apparate nirgends auf festem Boden landen dürfen, wohl aber in den Häfen anhalten und sich mit neuem Benzin versehen können. Einen Preis von 10.000 Pfund (250.000 K) bestimmt die »Daily Mail« jenem Flieger, der als erster den Atlantischen Ozean überfliegt. Der Abflug findet in den Vereinigten Staaten, Kanada oder Neufundland statt, das Ziel ist irgend ein Punkt Großbritanniens oder Irlands oder umgekehrt. Dieser Flug muß gleichfalls in 72 Stunden vollendet werden. Der Wettbewerb um diesen Preis ist international, sowohl was die Flieger als was die Apparate betrifft.

DER MINISTERRAT in Paris beschloß am 5. April unter dem Vorsitz des Präsidenten Poincaré — ohne Zweifel angeregt durch den Zwischenfall des »Z. IV« — der Kammer bei ihrem Wiedersamtritt am 6. Mai eine Vorlage für ein Luftfahrtgesetz zu unterbreiten. Die Vorlage wird von dem Minister für öffentliche Arbeiten eingebracht, der gemeinschaftlich mit dem Kriegsminister und dem Finanzminister die Einzelheiten der Vorlage ausarbeitet. Die fünf hauptsächlichsten Fragen, die durch das Gesetz zu lösen sind, werden von »Matine« angegeben: 1. Begrenzung des Eigentums an dem Luftraum. Es muß festgestellt werden, in welcher Höhe der Luftraum nicht mehr zum Bodenbesitz gehöriger Privatbesitz, sondern Allgemeingut ist. 2. Die Bestimmung der Staatsangehörigkeit der Flugapparate und Luftschiffe. Es gilt festzusetzen, ob sie sich nach der Staatsangehörigkeit des Fliegers oder Ballonführers, nach der des Konstrukteurs oder nach dem Abflugsort richtet. Regelung des Grenze- und Zollverkehrs, Ausstellung von Flugpässen und Führung eines

Bordbuches sowie gesetzliche Regelung des Rechtes der Behörden, Flugapparate und Luftschiffe zu beschlagnahmen. 4. Regelung der nationalen Verteidigungsfragen: Flugverbot über besetzten Plätzen und Behandlung von Flugfahrzeugen, die, wie der »Z. IV«, infolge höherer Gewalt gegen die bestehenden Gesetze verstoßen haben. 5. Polizei und Orientierung in der Luft; Einführung eines allgemein gültigen Signalwesens für den Luftverkehr.

EINE NEUARTIGE KONKURRENZ schreibt das »Flugtechnische Studienkomitee« in Wien auf Anregung der Herren Ingénieur Raoul Hofmann und Paul Bellak aus. Es ist bekannt, daß man ein Blatt Papier durch geeignete Formung und Belastung zum Gleitfliegen bringen kann; es fällt nicht senkrecht zu Boden, sondern gleitet in flacher Bahn zur Erde. Nun hat das »Flugtechnische Studienkomitee« eine Anzahl Preise von 5 K bis 20 K ausgesetzt, die von allen jenen gewonnen werden können, die bis zum 10. Mai d. J. an die Adresse des Herrn Ingénieur Raoul Hofmann, Wien, I. Franz Josefs-Kai 45, eine Korrespondenzkarte einsenden, die so hergerichtet sein muß, daß nur durch Lostrennen von perforierten Teilen und durch Aufbiegen von Teilen der Karte diese zum Gleitfliegen gebracht werden kann. Die Karten dürfen durch aufgeklebte »Kartonsstücke« und Metallösen beschwert sein, jedoch nur derart, daß die Karten mit 5 h Porto ohne Briefumschlag durch die Post eingesendet werden können, da nur solche Karten zugelassen werden. Auf den Karten muß die Adresse des Einsenders und die genaue Erklärung vermerkt sein, wie die Karte gebogen und gefaltet und wie die perforierten Stellen entfernt werden müssen, um Gleitfliegen zu ermöglichen. Die Prüfung findet öffentlich am 25. Mai statt; alle Bewerber, die eine separate Postkarte mit Freimarke und Rückadresse einsenden, werden vom Ort der Prüfung und vom Einlangen ihrer Gleitflug-Postkarte verständigt.

DER HERAUSGEBER unseres Blattes hat vor nun genau drei Jahrzehnten zum ersten Male in Wien einen großen öffentlichen Vortrag über Luftschiffahrt gehalten und dann durch über zwei Decennien fast jedes Jahr wieder einen solchen folgen lassen, worin stets über die Ereignisse auf dem Gebiete der Luftschiffahrt und die Bestrebungen der Flugtechnik berichtet wurde. Der letzte dieser Vorträge fand im Jahre 1904 statt, als der menschliche Flug noch nicht wirklich war. Nunmehr wird ein gleicher Vortrag am 22. April im Großen Saale der »Urania« abgehalten werden. Aus dem reichen und vielseitigen Stoffe, der da besprochen werden soll, seien nur die folgenden Schlagworte des Programmes hervorgehoben: Die Wahrheit über den Stand der Luftschiffahrt. — Enttäuschungen. — Kugelballon. — Lenkballon. — Flugmaschine. — Rekords. — Unsere österreichischen Taten. — Wilhelm Kress. — Der Erlaß über die Verbotszonen. — Unsere Flugfelder. — Ankauf eines Zeppelins! — Schwingenflieger. — Damen im Ballon. — Die deutsche Frau im Luftsport. — Appell an die österreichischen Damen etc. — Der Vortrag beginnt Punkt 7 Uhr. Karten hierzu sind unentgeltlich in unserer Verwaltung, Wien, I. St. Annahof, zu haben.

DER FRANKFURTER VEREIN für Luftschiffahrt hat die Initiative zur Veranstaltung eines neuartigen kombinierten Wettbewerbes gegeben, der von mehreren Sportvereinen in Verbindung mit dem Militär am Mittelrhein abgehalten werden soll. Dem Bewerb liegt eine von einem Korpskommando gegebene militärische Aufgabe zu grunde. Es wird angenommen, daß aus einer belagerten Festung (Frankfurt a. M.), die in einem Umkreise von 8 bis 10 km durch feindliche Truppen eingeschlossen ist, eine Anzahl Freiballons aufsteigen, um den Zernierungsring zu übersteigen und sich mit dem Hinterlande zur Weitergabe von Nachrichten zu verständigen.

Sowie nun die Ballons in der Zersierungslinie sichtbar werden, nehmen sofort eine Reihe von Automobilen die Verfolgung an. Auf jeden Freiballon kommen drei Automobile. Aufgabe der Verfolger ist es, die Ballons bei der Landung zu erreichen, ehe es den Insassen möglich ist, irgend eine Telegraphenstation zu erreichen. Außer den Automobilen werden Militärflugzeuge und ein Motorluftschiff die Verfolgung aufnehmen. In dem Augenblick, wo die Automobile die Verfolgung übernehmen, wird das Kommando der 30 km entfernten Fliegerstation bei Darmstadt telegraphisch verständigt, daß die Ballons ausgebrochen sind. Zugleich wird die Richtung angegeben, die sie eingeschlagen haben. Sache der Militärlieger und des Luftschiffes ist es, die Ballons zu verfolgen und zu überfliegen. Auf den Höhen der Freiballons werden im oberen Teil kleine Ziffern angebracht, die also nur von oben gelesen werden können. Die Flieger und das Motorluftschiff müssen die Freiballons in einer Höhe überfliegen, in der es ihnen möglich ist, die Ziffern festzustellen.

EIN STABILISATOR für Flugmaschinen, der alle seine Vorgänger übertreffen soll, ist derjenige von Moreau. Wenigstens hat vor kurzem René Quinton, der Präsident der französischen Luftflottilla, in einem zu Paris gehaltenen Vortrag behauptet, daß mit dieser Vorrichtung das Problem der automatischen Stabilität des Flugapparates gelöst sei. Moreau habe mit seinem Bruder und einem Vetter eine Art Pendel konstruiert, durch dessen Schwingungen die Steuer des Apparates derart eingestellt werden können, daß auch ohne alles Zutun des Fliegers eine vollkommene Stabilität des Flugzeuges erzielt werde. In einem 85 Minuten dauernden Fluge, bei dem eine Windgeschwindigkeit von 7 m festgestellt wurde, habe Moreau, wie sein Passagier besagen könne, nur für den Auf- und Abstieg an die Steuer gerührt. Alles übrige habe das Pendel besorgt. Der Kriegsminister und der Leiter des französischen Militärfliegerwesens General Hirschauer beschloß, sich, so wurde hinzugefügt, eifrig mit der Erfindung, die sie auf dem letzten Pariser aeronautischen Salon kennen lernten. Sie hätten bisher kein Aufhebens von der Sache gemacht, um die Aufmerksamkeit des Anwesenden nicht unnötig früh auf die Erfindung zu lenken. René Quinton ist wohl etwas zu weit gegangen, indem er das Problem der automatischen Stabilität als gelöst bezeichnete, wenn auch Moreaus Vorrichtung Fortschritte gegenüber früheren Apparaten dieser Art aufweisen mag. Das Pendel bei der Moreauschen Erfindung ist der Sitz des Führers selbst, der sich im Druckzentrum befindet. Der Sitz schwingt hin und her und bewegt durch Hebel eine hinten angebrachte horizontale Fläche. Was Moreau vor den vorherigen Pendelexperimentatoren voraus hat, beruht darin, daß er das Pendel sich anschalten läßt, wenn es falsche Anschläge macht. In seiner ersten Patentschrift (1910) hatte Moreau nur an die Anschaltung des Pendels beim Landen und Anfahren gedacht; in diesen Fällen müßte ja das Pendel aus seiner senkrechten Lage heraus nach hinten beim Anfahren und nach vorn beim Landen wandern und dadurch zu falschen Höhensteueranschlägen Veranlassung geben, wenn es mit diesem zwangsläufig verbunden ist. Nach einer neueren von Moreau herrührenden Veröffentlichung (1913) hat der Erfinder erkannt, daß sich falsche Anschläge auch beim Nachlassen des Propellers und bei Windstößen einstellen, und er hat deshalb diesem Umstande dadurch Rechnung getragen, daß er die Bewegung des pendelnden Sitzes durch ein stehendes Hilfspendel und durch eine vom Fahrwind beeinflusste Fühlfläche, die übrigens auch Droure an seinem Regler anwendet, abhört. Ein Bedenken, das alle Stabilisationsapparate mit Pendeln trifft, ist das, daß diese Vorrichtungen relativ spät zur Wirksamkeit gelangen. Vorläufig ersetzt kein Stabilisator die Umsicht und die feinen Reflexe des Piloten. Auch in prinzipieller Hinsicht sind die Ansichten über Stabilisationsvorrichtungen sehr geteilt. Es ist zu erinnern an die von so manchem Fachmann von Namen vertretene Ansicht, der eifrig richtige Stabilisator sei der Flugapparat selbst.

Patentbericht,

mitgeteilt vom Patentamt bureau Dr. Fuchs und Ingenieure Kornfeld und Hamburger, Wien, VII. Sichenstergasse 1.

Deutschland.

Ausgelegt am 18. März 1913. Einspruchsfrist bis 18. Mai 1913.

Kl. 77A. Fritz Jacobs, Berlin-Halensee, Johann Georgstraße 15. — Sicherheitsvorrichtung gegen Absturz von Flugzeugen.

Kl. 77A. August Riedinger, Ballonfabrik Angsburg, G. m. b. H., Angsburg. — Einstellbare Luftschiffventilleise.

Ausgelegt am 17. März 1913. Einspruchsfrist bis 17. Mai 1913.

Kl. 77A. Willy Brunnand, Charlottenburg, Horstweg 9. — Flugzeug mit sternförmig angeordneten, um die Flugzeuglängsachse frei beweglichen Tragflächen.

Kl. 77A. Andreas Jüllich, Trier. — Flugzeug mit dachartig herunterbiegbarer Tragfläche, Hühnerpropeller.

Ausgelegt am 27. März 1913. Einspruchsfrist bis 27. Mai 1913.

Kl. 77A. Otto Baumgärtel, Dresden, Schillingstraße 2. — Schraubenflieger mit zwei gegenläufigen Schrauben mit unabhängig voneinander verstellbaren Flügeln.

Kl. 77A. Vickers Limited, Westminster, England. — Fallbombe für Luftfahrzeuge mit bis zum Fallenlassen von der Sprengladung entfernt gehaltener Zündladung.

Ausgelegt am 31. März 1913. Einspruchsfrist bis 31. Mai 1913.

Kl. 77A. Luftfahrzeug-Gesellschaft m. b. H., Bitterfeld. — Querverstärkung für den Tragkörper von Luftschiffen.

Kl. 77A. Klemens Müller, Berlin, Luisenstraße 30. — Vorrichtung zur Kühlung der durch die Sonnenstrahlen erwärmten Gase bei Luftfahrzeugen.

Kl. 77A. Otto Springfeld, Berlin, Chausseestraße Nr. 111. — Kühler für Luftfahrzeugmotoren.

D. R. Gebrüder Schuster.

Kl. 77A. Viktor Typel, Lahrhütte O.—S. — Fallschirm für Luftschiffe.

Kl. 77A. Karl Assmus, Frankfurt a. M., Frankental 20. — Luftschiff.

Kl. 77A. Wilhelm Krüger, Friedersdorf, Mark, Kr. Beeskow-Storkow. — Lenkbarer Kugelballon.

Kl. 77A. A. H. G. Fokker, Johannisthal, Parkstraße 18. — Kegelförmiges Verbindungsstück für Drahtselbspannungen von Flugzeugen.

Kl. 77A. Luftverkehrs-Gesellschaft, Akt.-Ges., Johannisthal bei Berlin. — Aéroplan mit längsweise aufklappbaren Tragflächen.

Kl. 77A. Luftverkehrs-Gesellschaft, Akt.-Ges., Johannisthal bei Berlin. — Gehäuse zur Einkapselung der Kraftübertragungs- und gleichzeitigen Aufnahme des Treibstoffes bei Flugzeugen.

Kl. 77A. E. Rumpfer, Luftfahrzeugbau-G. m. b. H., Berlin-Lichtenberg. — Anordnung des Benzinbehälters bei Flugzeugen mit hintereinanderliegenden Sitzen.

Kl. 77A. Arthert Hartenstein, Plauen i. V., Bahnhofstraße 26. — Flugschiff, dessen Tragflächen parallel mit seiner Längsachse verlaufen.

Kl. 77A. Karl Bombard, Berlin, Neue Winterfeldtstraße 46. — Drachenflieger mit übereinander angeordneten Tragflächen.

Kl. 77A. Wilhelm Hönn, Seb. — Flugzeug für Militärszwecke.

Kl. 77A. Luftverkehrsgesellschaft, Aktiengesellschaft, Johannisthal bei Berlin. — Ringlager mit aus einem einzigen Stück bestehendem Lagerteil.

Kl. 77A. Luftverkehrsgesellschaft, Aktiengesellschaft, Johannisthal bei Berlin. — Schutzschuh für Flugzeuge, mit darin befindlichem Laufband.

Kl. 77A. Barnim von Euckvort, Gartz bei Blönsig. — Flugzeug mit auf der lösaren Sitzgelegenheit bestigtem Fallschirm.

Kl. 77A. A. Thiemt & Co., Berlin. — Material für Ballonhüte, bestehend aus einer Kombination von Goldschlägerbunt mit Gase.

Kl. 77A. Ago, Fluggesellschaft m. b. H., Johannisthal bei Berlin. — Spat für Flugzeugtragflächen.

Kl. 77A. Luftverkehrsgesellschaft m. b. H., Aktiengesellschaft, Johannisthal bei Berlin. — Ein durch einen gespannten Draht verstärkter Träger für Tragflächen von Luftfahrzeugen.

LITERATUR.

Über die Landvermessung aus der Luft nach dem genialen System des verewigten Hauptmannes und Kapitän Theodor Scheimpflug enthält das »Internationale Archiv für Photogrammetrie«, III. Band, 3. Heft, einen ausführenden illustrierten Aufsatz von Ingenieur G. Kammerer.

»Der künstliche Vogelflug.« Theorie und Praxis. Mit 22 Abbildungen. Von Emil Keller. Zürich. Verlag von K. Peter. Preis Francs 2.50. — Der Autor tritt für den Schwingenflieger ein und erläutert seine eigenen Konstruktionen, welche den Vogelflug möglichst getren nachahmen bemüht sind.

»Les Cerfs-Volants Observatoires.« Par C. Romain. Paris. Librairie Militaire Berger-Levrant. Prix 75 centimes. — Der Autor stellt nicht bloß die Entwicklung und einige Systeme der manntragenden Drachen dar, sondern tritt auch für ihre angesehene Verwendung ein, indem er ihre Vorsüge hervorhebt.

»Modell eines Aéroplans der Brüder Wright.« Ein zerlegbares Modell zum Zwecke der Selbstbelehrung und für den Unterricht an gewerblichen Fachschulen mit beschreibendem Text von Ingenieur W. Hüntzel. Führt i. B. Verlag von G. Löwensohn. Preis 3. M. — Zerlegbare Modelle haben entschieden den Wert großer Anschaulichkeit. Das hier gebotene Hilfsmittel ist also nicht gering zu achten.

»Drei Jahre deutschen Flugsportals Chronik der wichtigsten flugsportlichen Ereignisse in Deutschland 1909—1912 mit einer kurzen Vorgeschichte von Ernst Schaerowitz. Berlin 1913. Kommissionsverlag Richard Karl Schmidt & Co. Preis M. 1.60. — Eine sehr branchbare, für Nachschlagezwecke ungemein bequeme Zusammenstellung der bedeutenderen flugsportlichen Ereignisse in Deutschland von ihrem Beginn an.

»Denkschrift über den zweiten deutschen Zuverlässigkeitsflug am Oberrhein 1912.« Veranstaltet von der Südwestgruppe des Deutschen Luftfahrer-Verbandes. Herausgegeben von Oberstleutnant Freiherrn von Oldershausen. Mit Beiträgen von P. Béjourn, Dr. Hildebrandt, Dr. L. Joseph, Dr. F. Linke, Prof. von Mises, M. J. Oppenheimer. Straßburg 1913 Verlag von J. H. Ed. Heitz (Heitz & Mündel). Preis 4 M. — Der »Zuverlässigkeits-

flug« am Oberrhein war besonders wegen der damit verbundenen militärischen Übungen interessant. Vorliegende ausführliche Darstellung, die im Auftrage der Südwestgruppe des Deutschen Luftfahrer-Verbandes herausgegeben wurde, darf Anspruch auf weitgehende Beachtung erheben. Zu erwähnen ist auch, daß dieselbe viele Illustrationen enthält.

»Aëronautische Meteorologie.« Von Fr. Fischl. Mit 49 Abbildungen, Karten und Tafeln. Berlin 1913. Verlag Richard Karl Schmidt & Co. Preis in Leinenband 6 M. — Der Inhalt dieses reich illustrierten und in jeder Beziehung würdig ausgestatteten neuen Bandes der »Bibliothek für Luftschiffahrt und Flugtechnik« ist vor allem der wissenschaftlichen Luftschiffahrt und den Hauptergebnissen der Aërologie mit Meteorologie entnommen. Der Luftfahrer wird aus dem Studium dieses Buches sicher Nutzen ziehen können und zahlreiche Anregungen zu selbständiger Beobachtung der Atmosphäre und des Wetters finden. Nach einer kurzen Einleitung behandelt der Autor im ersten Kapitel die Atmosphäre, im zweiten Luftdruck und Höhenmessung. Es folgen dann die Abschnitte Temperatur und Sonnenstrahlung und Dynamik der Atmosphäre, Kapitel V behandelt Luftfeuchtigkeit, Bewölkung und Niederschlag. Kapitel VI ist den Wolken gewidmet. Dieser Abschnitt bringt zahlreiche schöne, vom Verfasser zum Teil selbst aufgenommene Photographien. Das letzte Kapitel des interessanten und lehrreichen Buches befaßt sich mit den Gewittern. Einem großen Teile des behandelten Stoffes liegt die persönliche Untersuchung des Verfassers zu grunde. Durch wiederholte Verketzung der theoretischen Resultate über die jeweiligen atmosphärischen Zustände mit der ausführenden Luftschiffahrt wird vom Verfasser mit bestem Erfolge angestrebt, dieser Arbeit einen zeitgemäßen praktischen und nützbringenden Charakter zu verleihen.

BRIEFKASTEN.

»ÖSTERR. PILOT« in Wien. — Sie finden die Weltrekorde der Kugel- und Lenkbalkons in der Weltrekordliste der Fédération Aéronautique Internationale, die in unserer heutigen Nummer veröffentlicht ist. Ergänzend bemerken wir, daß der Distanz- und Dannerrekord im Freiballon mit Ballons von 2200 m³, der Höhenrekord mit einem Ballon von 8000 m³ erzielt wurde. Ein Geschwindigkeitsweltrekord für Freibalkons wird nicht registriert. Bei den Lenkbalkons erscheinen die Leistungen der deutschen Fahrzeuge nicht in der Liste der F. A. I. Der in der Liste verzeichnete Distanzweltrekord für Kugelballons ist vor einigen Tagen durch die Fahrt von René Rumpelmayer übertroffen worden, der in Begleitung von Mme. Goldschmidt vom 26. bis 28. März 1913 in einem 2200 Kubikmeter-Ballon die Strecke Paris—Woltschi, 2400 km, zurücklegte.

Photographische Verlagsgesellschaft m. b. H., Halle a. S. und Berlin.

Photographische Rundschau und Mitteilungen.

Reich illustrierte Halbmonatschrift für Freunde der Photographie.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Forscher, Fachmänner und Amateure

von PAUL HANKE, Prof. Dr. LUTHER und F. MATTHIES-MAUREN.

Jährlich 12 Gravüren und etwa 900 Kunstdrucktafeln.

PREIS vierteljährlich M. 3.—, unter Streifband M. 3.60, Ausland M. 4.60.

ERSCHEINT zweimal monatlich.

Das führende Organ für Kunst- und Liebhaberphotographie

veröffentlicht in vorzüglichen Reproduktionen die besten Werke der künstlerischen Photographie des in- u. Auslandes.

Abonnements durch alle Buch- und Photohandlungen, bei der Post und dem Verlag.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1912/13. Schnellzugs-Verbindungen. Winter 1912/13.

Gültig vom 1. November 1912.

Wien (Stbhf.) — Innsbruck

über Cervignano										über Cormons										über Ala										über Pontebba									
□	+	○	+	□	+	○	+	□	+	○	+	□	+	○	+	□	+	○	+	□	+	○	+	□	+	○	+	□	+	○	+								
720	an	Wien Stbhf.	an	645	845	920	an	Wien Stbhf.	an	900	915	845	1000	an	Wien Stbhf.	an	780	820	735	1000	430	an	Wien Stbhf.	an	295	510	82	62	92	100	310								
920	Sammering	an	420	1000	1145	Sammering	an	700	615	1000	1000	600	1000	1294	Sammering	an	320	450	1114	145	720	an	Bruck a. d. M.	an	1100	204	51	44	44	1100	204								
1020	Bruck a. d. M.	an	320	1200	1247	Bruck a. d. M.	an	532	320	1247	Bruck a. d. M.	an	1000	1114	Bruck a. d. M.	an	320	327	1140	294	720	an	Bruck a. d. M.	an	1100	204	51	44	44	1100	204								
1120	Gras	an	201	115	140	Gras	an	424	300	1247	Gras	an	112	1140	Gras	an	112	1140	1140	294	720	an	Bruck a. d. M.	an	1100	204	51	44	44	1100	204								
1220	Marburg Hauptbhf.	an	1227	290	300	Marburg Hauptbhf.	an	307	290	1247	Marburg Hauptbhf.	an	1000	1211	Marburg Hauptbhf.	an	1000	1211	935	294	720	an	Bruck a. d. M.	an	1100	204	51	44	44	1100	204								
142	CHH	an	1121	340	417	CHH	an	140	115	1247	CHH	an	1000	1211	CHH	an	1000	1211	935	294	720	an	Bruck a. d. M.	an	1100	204	51	44	44	1100	204								
322	Liebau	an	947	541	600	Liebau	an	1202	1141	735	947	541	600	an	Liebau	an	815	917	1095	1120	an	Villach Hauptbhf.	an	744	917	129	62	92	100	310									
940	Abteul-M.	an	520	944	944	Abteul-M.	an	845	880	1144	344	947	541	600	an	Liebau	an	815	917	1095	1120	an	Villach Hauptbhf.	an	744	917	129	62	92	100	310								
940	Flurne	an	600	1010	944	Flurne	an	810	705	1144	344	947	541	600	an	Liebau	an	815	917	1095	1120	an	Villach Hauptbhf.	an	744	917	129	62	92	100	310								
527	Nabersina	an	720	820	895	Nabersina	an	914	894	1144	344	947	541	600	an	Liebau	an	815	917	1095	1120	an	Villach Hauptbhf.	an	744	917	129	62	92	100	310								
630	Triet S. B.	an	655	861	915	Triet S. B.	an	940	810	1144	344	947	541	600	an	Liebau	an	815	917	1095	1120	an	Villach Hauptbhf.	an	744	917	129	62	92	100	310								
630	Montalonne	an	690	740	915	Montalonne	an	440	1145	1200	344	947	541	600	an	Liebau	an	815	917	1095	1120	an	Villach Hauptbhf.	an	744	917	129	62	92	100	310								
945	Venedig	an	207	1207	620	Venedig	an	1200	620	210	1200	620	210	1200	an	Liebau	an	815	917	1095	1120	an	Villach Hauptbhf.	an	744	917	129	62	92	100	310								
307	Malland	an	945	1207	620	Malland	an	630	340	1200	620	210	1200	620	an	Liebau	an	815	917	1095	1120	an	Villach Hauptbhf.	an	744	917	129	62	92	100	310								
437	Florenz	an	690	1040	650	Florenz	an	1190	900	945	945	945	945	945	an	Liebau	an	815	917	1095	1120	an	Villach Hauptbhf.	an	744	917	129	62	92	100	310								
1045	Rom	an	1150	705	1200	Rom	an	700	420	945	945	945	945	945	an	Liebau	an	815	917	1095	1120	an	Villach Hauptbhf.	an	744	917	129	62	92	100	310								
705	an Neapel	an	720	an	Neapel	an	720	an	Neapel	an	720	an	Neapel	an	720	an	Liebau	an	815	917	1095	1120	an	Villach Hauptbhf.	an	744	917	129	62	92	100	310							

Deutschland-Italien

über Ala

□	+	○	+	□	+	○	+	□	+	○	+	□	+	○	+
940	840	315	1020	1040	an	Berlin	an	915	615	1115	809	845	810	845	810
1200	1015	535	1245	110	100	Leipzig	an	621	401	920	541	711	430	915	515
740	845	1245	850	1145	1040	München	an	1070	401	920	541	711	430	915	515
1011	1245	350	1100	720	211	Innsbruck Hauptbhf.	an	740	1245	1114	615	620	751	1020	620
115	421	720	870	720	211	Bozaro-Grise	an	355	820	714	620	165	1200	200	620
534	834	340	825	720	an	Meran	an	720	620	165	1200	1115	1115	1115	1115
545	519	821	320	825	720	Trient	an	297	720	620	165	1200	1115	1115	1115
551	519	821	320	825	720	Rovereto	an	1115	620	165	1200	1115	1115	1115	1115
1000	470	1045	410	1045	945	Venedig	an	1320	445	1115	1000	595	945	945	945
440	720	1045	820	1045	945	Verona	an	1320	445	1115	1000	595	945	945	945
150	1110	1205	820	1205	945	Malland	an	1320	445	1115	1000	595	945	945	945
46	820	1205	820	1205	945	Florenz	an	1320	445	1115	1000	595	945	945	945
1	820	1205	820	1205	945	Rom	an	1320	445	1115	1000	595	945	945	945
210	an	Neapel	an	720	an	Neapel	an	1320	445	1115	1000	595	945	945	945

Budapest-Italien

über Cormons

□	+	○	+	□	+	○	+	□	+	○	+	□	+	○	+
1045	an	Budapest S. B.	an	1045	an	Budapest S. B.	an	1045	an	Budapest S. B.	an	1045	an	Budapest S. B.	an
1045	an	Venedig	an	1045	an	Venedig	an	1045	an	Venedig	an	1045	an	Venedig	an
1045	an	Malland	an	1045	an	Malland	an	1045	an	Malland	an	1045	an	Malland	an
1045	an	Florenz	an	1045	an	Florenz	an	1045	an	Florenz	an	1045	an	Florenz	an
1045	an	Rom	an	1045	an	Rom	an	1045	an	Rom	an	1045	an	Rom	an
1045	an	Neapel	an	1045	an	Neapel	an	1045	an	Neapel	an	1045	an	Neapel	an

über Ala

□	+	○	+	□	+	○	+	□	+	○	+	□	+	○	+
1045	an	Budapest S. B.	an	1045	an	Budapest S. B.	an	1045	an	Budapest S. B.	an	1045	an	Budapest S. B.	an
1045	an	Venedig	an	1045	an	Venedig	an	1045	an	Venedig	an	1045	an	Venedig	an
1045	an	Malland	an	1045	an	Malland	an	1045	an	Malland	an	1045	an	Malland	an
1045	an	Florenz	an	1045	an	Florenz	an	1045	an	Florenz	an	1045	an	Florenz	an
1045	an	Rom	an	1045	an	Rom	an	1045	an	Rom	an	1045	an	Rom	an
1045	an	Neapel	an	1045	an	Neapel	an	1045	an	Neapel	an	1045	an	Neapel	an

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportiliberer Wien“.

Nummer 9.

Wien, 1. Mai 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Ein Weltrekord im Kugelballon. — Ballonfahrt
Wien—Chemnitz. — Furchbare Ballonkatastrophe. — Paris—Berlin.
— Der Wettbewerb in Monaco. — Deutsche Flieger in Frank-
reich. — Ozeanfahrt des „Suharda“. — Todesopfer. — K. k.
Österreichischer Aëro-Klub. — Notizen. — Patentbericht. —
Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

EIN WELTREKORD IM KUGELBALLON.

René Rumpelmayer machte in dem Pariser
~~Sportblatt „La Vie au Grand Air“ folgende Mit-~~
teilungen über die Weltrekordfahrt vom 19. bis
21. März:

In der reizenden Gesellschaft einer unserer
couragiertesten Sportdamen, Mme. M. T. Gold-
schmidt, hatte ich das Glück, den Weltrekord
der Distanz im Kugelballon zu schlagen. Unser
Ballon »Stella« (2200 m³) durchmaß nämlich
2400 km — selbstverständlich in der Linie des
Vogelflugs gemessen, wie die sportliche Regel es
vorschreibt; und 2191 km hatte der vorherige
Rekord betragen. Unser Abflugsort war La Motte-
Breuil bei Compiègne, von wo aus die »Stella«,
mit reinem Wasserstoff gefüllt, bis nach Volsky-
Jar gelangte, einer 46 km östlich von Kharkow
gelegenen kleinen russischen Ortschaft, deren
Name das Rendezvous der Wölfe bedeutet.

»Abfahrt 19. März, 11 Uhr 15 abends; Lan-
dung 21. März, 4 Uhr 15 nachmittags; Dauer
41 Stunden.

Wir haben den Weltrekord der Distanz ge-
winnen den Lahm Pokal sowie einen von M. Deutsch
de la Meurthe gestifteten Spezialpreis. Schon am
15. Dezember 1912 haben wir — Mme. Gold-
schmidt und ich — zusammen einen Preis er-
rungen, und zwar jenen der Stadt Paris, indem
wir mit dem Ballon »Nice-la Belle« 1200 km
(Paris—Waagtal) zurücklegten.«

So lautete die erste knappe Nachricht, die
ich an die »Vie au Grand Air« gelangen ließ und
die eigentlich das Wesentlichste enthält. Wenn ich

jetzt die Feder zu einem etwas ausführlicheren
Bericht ergreife, so geschieht es einerseits auf die
Bitte meiner Freunde, andererseits aber zum Lobe
meiner so ausgezeichneten Assistentin, die wirk-
lich ihresgleichen sucht.

Die große Fahrt war durchaus nichts Vor-
bereitetes. Am 18. März kündigte mir M. Gon-
dreaux, ein mir befreundeter ausgezeichnet
Meteorolog, eine für Weitfahrten günstige atmo-
sphärische Depression an. Ich telegraphierte un-
~~verzüglich an Mme. Goldschmidt, die sich gerade~~
in Biarritz aufhielt: sie sprang in einen Zug, um
am 19. März morgens in Paris zu sein. Als sie
hier anlangte, hatte sie also schon eine verdorbene
Nacht und 800 km Eisenbahn hinter sich; es
sollten noch zwei durchwachte Nächte und noch
viel mehr Kilometer im Ballon folgen.

In der darauffolgenden Nacht, d. h. am
19. März, abends um 11 Uhr 15, stieg die »Stella«
auf. Sie schlug ein Tempo von 90 km pro Stunde
und östlichen Kurs ein. Dies beruhigte mich be-
treffs der bei Weitfahrten bestehenden Gefahr, in
die Nordsee oder die Ostsee zu geraten; übrigens
hätte ich mich gegebenenfalls zur Überquerung
der letzteren entschlossen. Um 4 Uhr 40 morgens
des 20. März setzten wir bei Mainz über den
Rhein. Über die Fahrt tagüber ist nichts weiter
Besonderes zu bemerken, als daß das Gleichge-
wicht des Ballons sehr schlecht war — was
eigentlich für die ganze Reise gilt, denn zu keiner
Zeit wollte sich der Ballon in irgend einer Höhen-
schicht stabil halten. Natürlich landeten wir unter
diesen Umständen, wie ich gleich vorausschicken
will, nach der 41stündigen Fahrt ohne jeden
Ballast, nachdem wir die 78 Sack, die wir mit
führten, verausgabt hatten.

Um 1/5 Uhr abends erkannten wir unweit
von Krakau, in bloß 300 m Höhe dahinschwebend,
ein Befestigungswerk. Ein Militärposten bemerkte
die »Stella«, verständigte seine Kameraden und
eröffnete mit diesen ein richtiges Salvenfeuer auf
uns. Ich und meine Begleiterin machten die über-

raschende Sensation durch, inmitten pfeifender Gewehrprojekte zu fliegen. Der Postenführer mußte uns offenbar in naiver Weise (um nicht mehr zu sagen) für Spione ansehen. Mme. Goldschmidt hielt sich wacker in der bösen Lage, die übrigen keine schlimmen Konsequenzen hatte. Ich entschloß mich erst dann zu einer leichten Ballastabgabe, als auch die übrigen Posten an der österreichischen Grenze uns aufs Korn nahmen.

Um $\frac{1}{2}$ 6 Uhr abends überflogen wir die Weichsel, um 7 Uhr einen anderen großen Fluß. Um 10 Uhr abends befanden wir uns, wie mein Bordbuch besagt, in 2800 m Höhe bei -12° C und prächtigem Himmel.

Um 3 Uhr (Pariser Zeit) kündigte sich am 21. März der junge Morgen an. Der Sonnenaufgang war prachtvoll. Der Ballon hob sich nach und nach auf 5500 m, wo uns das Einatmen von Sauerstoff außerordentlich wohl tat. Um 8 Uhr passierten wir einen breiten Strom, den Dnjepr, sodann eine große Stadt: Kiew, nahe der am 11. Oktober 1900 die Grafen de La Vaulx und Castillon de Saint-Victor ihre berühmte, durch elf Jahre nicht übertroffene Weltrekordfahrt beendeten (1925 km). Wir flogen natürlich weiter und hatten die Überzeugung, daß wir nun auch die zwei neueren Rekords schlagen würden, nämlich jenen von Emile Dubonnet und Pierre Dupont vom 7. bis 8. Januar 1912 (1953 km) und jenen von Maurice Bienaimé und mir selbst vom 28. bis 29. Oktober 1912 (2191 km).

Mit dem Ballast ging es indes rasch zu Ende, so enorme Quantitäten wir auch mithatten. Um 4 Uhr nachmittags verfügte ich nicht über ein Körnchen Sand mehr und auch alle entbehrlichen Gegenstände waren hiausgewandert. Eine Viertelstunde später landeten wir ziemlich sanft, obgleich der Wind 60 km pro Stunde betragen mochte.

Schon brach die Nacht herein, denn die Ortszeit war natürlich eine weit spätere als jene meiner in Paris gerichteten Uhr. Eine große Menschenmenge lief herzu; die sich drängenden Leute, die nie einen Ballon gesehen hatten, waren recht sympathisch, aber äußerst lästig. Glücklicherweise war der Sohn eines Popen da, ein Student, der ein wenig französisch sprach und uns bestens an die Hand ging.

Die sonst in Rußland so peinlichen Amtshandlungen nahmen dank der Anwesenheit meiner charmanten Begleiterin eine überaus sanfte Form an. Wie doch die Anmut einer französischen Frau selbst auf die Gesträngsten der Gesträngten wirkt!

Nachdem wir die Nacht beim Popen verbracht, der uns mit rührender Freundlichkeit bewirtete, fuhren wir in einer Troika nach Moskau, wo uns Robert Fulda, der Präsident des kaiserlichen Ballon-Klubs, und die Mitglieder dieser Gesellschaft trefflich empfingen. In Moskau blieben wir zwei Tage, damit Mme. Goldschmidt Zeit hätte, diese prächtige Stadt ein wenig zu besichtigen. Am 26. März um 2 Uhr nachmittags

nahmen wir den Zug nach Paris, wo wir am 28. um Mitternacht eintrafen. Eine Delegation des Aéro-Club de France erwartete und beglückwünschte uns in überwältigender Weise.

Die Reise bedeutet eine der schönsten Erinnerungen für mich; wenn ich daran denke, bekomme ich fast Heimweh nach den wundervollen Bildern, die in magischem Licht vorbeizogen, nach den Reizen der unendlichen Regionen, die man nur vom Ballonkorb aus so umfassen kann, nach den unabsehbaren Steppen, den breiten glitzernden Strömen, den stolzen Städten, aus denen massig die nach byzantinischem Stil geformten, goldstrotzenden Zwiebeltürme hervorragen. Und ich habe es schon vereinbart mit Mme. Goldschmidt: Wenn's wieder einen Distanzrekord zu schlagen gibt, machen wir wieder eine Tour nach Rußland!

BALLONNACHTFAHRT WIEN—CHEMNITZ.

Freitag den 4. April um 10 Uhr 57 Minuten abends stiegen wir, ich als Führer und Dr. A. Wagner, Assistent an der Zentralanstalt für Meteorologie, vom Klubplatze des k. k. Österreichischen Aéro-Klubs mit dem Ballon »Austria« zur Beobachtung der meteorologischen Elemente auf.

Die Wettersituation, klarer Sternenhimmel und guter Wind, versprach uns eine schöne Fahrt. Zirkä fünf Stunden vor dem Aufstieg war ein Pilotballon verfolgt worden, der genauere Kenntnis von den Luftströmungen vermitteln sollte. Die Verfolgung ergab bis ca. 500 m einen Wind mit ca. 8 Metersekunden, bis 1000 m ca. 10 bis 15 Metersekunden, Richtung Südost. Wir wußten also, daß wir bis Sachsen kommen könnten. Sorge hatte ich nur, daß eventuell der Ballast nicht ausreichen würde, da ich von früheren Nachtfahrten, die mich in die gleiche Richtung wie diesmal führten, wußte, daß die Überquerung des böhmisch-mährischen Gesenkes nachts ziemlich viel Ballast kostet. Doch guten Mutes und froher Zuversicht, bei Dresden zu landen, stiegen wir ein. Von Herrn Dr. Schlein, der uns emporließ, war alles glatt zum Start geordnet, ruhig erhob sich der Ballon mit neun Sack — ein Sack mußte entleert werden, um über die Bäume hinwegzukommen — und nahm zunächst nördliche Richtung. Das hellerleuchtete Wien war einzig schön. Doch nicht lange dauerte der wundervolle Anblick, wir waren schon in guter Strömung und entlang der Donau und des Geländes des Leopoldsbereiches ging es an Klosterneuburg vorüber im Dunkel nach Nordost. Bei Kritzendorf wurde die Donau passiert, rasch war auch Stockerau überflogen. Der Lichtschein von Wien, der sehr hoch hin aufreicht, und die Bogenlampen des Rangierbahnhofes Straßhof an der Nordbahn dienten mir wie früher auch jetzt als gutes Orientierungsmittel.

Anfangs war der Ballon ziemlich unruhig, so daß wir um 11 Uhr 40 Minuten nur mehr 6 1/2 Sack hatten, obwohl wir, den Barographen nicht einen Moment aus dem Auge lassend, mit dem Ballast sehr sparten; nur mit einer kleinen Schaufel warf ich Sand aus, was sich übrigens ausgezeichnet während der ganzen Fahrt bewährt hat. Doch bald besserten sich die Verhältnisse und wir konnten rechnen, für je zirka fünf Viertelstunden mit einem Sack auszukommen.

Gegen 12 Uhr waren wir schon an der Thaya, die ich sofort nach den charakteristischen S-Windungen agnoszierte; unser Luftweg führte über Drosendorf. Von da an verloren wir so ziemlich die Orientierung. Die Nordwestbahnstrecke erkannte ich noch, da etliche Züge unten fahren — dann hüllte tiefes Dunkel alles ein. Doch uns wurde die Zeit nicht zu lange. Die Beobachtung des Ballons an den Instrumenten bot reichlich Interessantes, um uns nicht im geringsten ermüden zu lassen. Die Zeit eilte fast zu rasch vorwärts. Um 1 Uhr 52 Minuten hatten wir noch stief Sack.

Um ca. $\frac{1}{3}$ Uhr früh erblickten wir von ferne einen großen Lichtschein. Welche Stadt konnte das wohl sein? Für Iglau war der Lichtschein zu mächtig, Brünn lag ja nicht in unserer Fahr- richtung! Eine leise Höfzung auf Prag tauchte in mir auf. Doch war ich dessen nicht sicher, denn nach unseren Berechnungen hätten wir erst gegen 6 Uhr früh über Prag sein sollen — und es war noch nicht 6 Uhr! Geduldig warteten wir, bis uns die Stromung gerade über die Stadt brachte. Wir haben einen Fluß mit einer markanten Biegung, zählten die Brücken, kennzeichneten einen großen Bahnhof — das könnte uns doch Aufschluß geben, dachten wir. Ich nahm eine Karte von Böhmen, auf der zufällig auch ein Plan von Prag war, und gab sie Herrn Dr. Wagner, während ich den Ballon beobachtete. Und richtig — wir standen gerade über Prag! Große Freude erfüllte uns, da ja die Windverhältnisse unsere Erwartungen noch ziemlich wesentlich übertrafen.

Nun fanden wir uns auch mit der Orientierung wieder zurecht, was im industriereichen Nordböhmen nicht allzu schwer war, da von den großen Fabriks- und Bergwerksorten oft weiter Lichtschein auftauchte. Kladno ließen wir links. Um 3 Uhr 5 Minuten hatten wir noch vier Sack Ballast. Um 4 Uhr 10 Minuten waren wir schon über Teplitz. Im Osten kündete ein grauer Lichtfleck das Nahen des Morgens an. Ein Hauch von Rosarot, der bald in Violett und Blau überging, färbte den Horizont. Den Sonnenaufgang im Ballon zu sehen — das Erwachen der Natur von der einsamen Höhe aus zu beobachten: das sind Eindrücke, die man niemals vergessen kann.

Doch nicht lange Zeit durften wir der Betrachtung des wanderschönen Farbenspiels am Himmel widmen, denn schon war der Kamm des Erzgebirges vor uns, dessen Überquerung nun unsere volle Aufmerksamkeit in Anspruch nahm. Bald waren wir auch über ihm. Das Rauschen der

Wälder ließ uns keinen Zweifel mehr, daß auch am Boden ein ziemlich starker Wind ging.

Noch drei Sack Ballast hatten wir im ganzen. In der Ferne tauchten die Lichter von Dresden auf. Es war schon mathell. Wir besprachen die Landung, da wir einen Sack noch den Senkungen des Erzgebirges opfern mußten und wir nur mehr über zwei Sack verfügten. Unsere Hoffnung hatte sich ja auch erfüllt: wir waren überraschend schnell in Sachsen. Wir beschlossen also, sobald es das Terrain nur erlaube, zu landen.

Ich ließ den Ballon sehr langsam fallen, ohne das Ventil gezogen zu haben, und betrachtete die Landschaft unter uns. Es war ca. $\frac{9}{10}$ 5 Uhr morgens und schon ziemlich hell; der Bodenwind wehte stark. Sehr viele Ortschaften in nur geringer Entfernung voneinander — also schwieriges Terrain unter den obwaltenden Windverhältnissen. Nachdem ich durch einige Ventilzüge den Ballon tief genug gebracht hatte, fuhren wir ganz kurze Zeit am Schleppseil. Ich hatte eine große Wiese mit angrenzenden Äckern als Landungsstelle ausgesucht, in der Umgebung der günstigste Ort; am Ende des Ackers vor uns führte eine Straße mit Bäumen bepflanzt, darüber hinaus folgten in geringer Entfernung schon die Häuser der Ortschaft.

Ein nochmaliger kurzer Überblick über die Situation, ich riß den Ballon und kurz darauf erreichten wir unter mäßigem Anprall den Boden. Es begann eine Schleiffahrt, der Ballon entleerte sich rasch — plötzlich rief Dr. Wagner: »Kraftleitung!« Führt da mitten in der Wiese 'eine Kraftleitung!' An dem Blutschutz erkannten wir sie, von oben jedoch hatten wir sie trotz genauer Umsicht nicht bemerkt. Der Ruf Wagners »Kraftleitung!«, das Knallen und Leuchten der Funken, mein Ruf »Herausspringen!« (der Korb hing nur in Manneshöhe an den Drähten) und am Boden sein, alles drängt sich in wenigen Sekunden zusammen.

Wagner und ich eilten einige Schritte seitwärts und betrachteten nach heroischem »Glück ab, gut Land!« die Situation. Auf der einen Seite hing der Korb in Manneshöhe, beim Ring berührten die Seile die Drähte, auf der anderen Seite hing die Ballonhülle, alles vollständig umverkehrt; da die Seile trotz der Nachtfahrt trocken waren, verspürten wir auch keinen Strom. In dem Moment, wo der Ballon die Drähte (es waren deren drei) zusammendrückte, entstand, wie wir nachträglich fanden, Kurzschluß, der die Sicherungen abschmolz und den Strom unterbrach.

Ein Arbeiter aus der nahen Glasfabrik führte mich bereitwilligst ins Elektrizitätswerk, wo ich ersuchte, den Monteur zu wecken und die Leitung zu untersuchen und den Strom auszuschalten. Ich muß gleich hier mit großer Genugtuung die Freundlichkeit und Bereitwilligkeit dankend hervorheben, mit der uns sowohl von Seite der Behörde wie von den Leuten entgegengekommen wurde, die bei der Landung des Ballons anwesend waren.

Mit dem Monteur nahm ich und jener Arbeiter, der mich führte, eine lange Leiter auf die Schulter und wir wanderten zu den Hauptgerüsten der Leitung in Siegmars (so hieß der Landungsort). Der Monteur untersuchte die Leitung und dann ging es zur Landungsstelle, wo der Ballon bald von den Drähten heruntergeholt war und verpackt wurde. In froher Stimmung nach der wohlgelungenen Luftreise fuhren wir in einem Wagen zum Bahnhof. Nach Erledigung der Aufgabe des Ballons ging ich ins Rathaus, um, eingedenk der neuen Vorschrift in Österreich, die Meldung von unserer Landung zu erstatten und unser Nationale abzugeben. Der Vorstand erklärte jedoch, dies sei gar nicht notwendig.

Nun erst konnten wir uns etwas der Muße hingeben und ein wenig an uns denken. Bald ging der Zug nach Chemnitz, wo wir kurzen Aufenthalt hatten, den wir zur Besichtigung der großen Fabrikstadt benützten. Über Dresden führte uns der Zug wieder der Heimat zu.

Die Dauer der Ballonfahrt betrug sechs Stunden, der zurückgelegte Weg in der Luftlinie 390 km.

Ernst Wolf.

FURCHTBARE BALLONKATASTROPHE.

FÜNF PERSONEN TOT.

In Frankreich hat sich in diesen Tagen eine der schrecklichsten, ja die schrecklichste derjenigen — glücklicherweise seltenen — Katastrophen ereignet, die bisher den Kugelballon betroffen haben. Bekanntlich stellt dieser in der Regel das sicherste unter allen Luftfahrzeugen dar; wenn dennoch hier und da Unfälle mit ihm sich ereignen, so sollen sie als eine Mahnung angesehen werden, im Luftsport niemals die notwendige große Vorsicht außer acht zu lassen, sowohl während der Fahrt als bei der Auswahl der Anstiegs- und -stufen nach den herrschenden meteorologischen Verhältnissen.

Gemäß einer sehr zu billigen Verfügung des französischen Kriegsministeriums, betreffend häufige Ballonfahrten zur Ausbildung militärischer Piloten, hat sich das Luftschifferkorps mit dem Aéro-Club de France in Verbindung gesetzt und es finden seit einiger Zeit sehr oft von dessen Ballonplatz in Saint-CLOUD Übungsaufstiege für militärische Aëroplaspiloten statt. Auch am 17. April stiegen von Saint-CLOUD drei Ballons an. Darunter befand sich der »Zodiac XVI«, der mit fünf Personen anfuhr. Seine Fahrt verlief so unglücklich, daß alle fünf Gondelinsassen den Tod fanden. Drei starben noch während der Fahrt, beziehungsweise der Landung, der Vierte unmittelbar nach derselben, der Fünfte einige Stunden später.

Die ersten Nachrichten über den Unfall waren unklar und ließen deshalb keine rechte Vorstellung von dem Ablauf der Katastrophe zu. Soviel wußte man, daß bei Villiers-sur-Marne ein Ballon mit fünf Menschen gelandet war, wovon drei tot, zwei in sterbendem Zustande waren. Daneben wurde von einer Explosion in den Lüften berichtet, von beobachteten Karambolagen der Ballongondel mit Schornsteinen und Dächern, von ausgeworfenen

Gegenständen u. s. w. Erst die Anfindung des Bordbuches, die Untersuchung des Ballons und namentlich das genaue Abgehen der letzten vom Ballon in fürchterlicher Schleifahrt durchfahrenen Strecke (über 4 km) förderten die Daten an, die ein halbwegs verlässliches Bild von den Vorgängen ermöglichen.

Bei sehr nasicherem, windigem Wetter stieg am 2 Uhr 10 Minuten nachmittags in Saint-CLOUD der Ballon »Zodiac XVI« mit dem Zivilisten Aumont-Thiéville (Führer) und den Militäraviatorkern Hauptmann Clavenad, Hauptmann de None, Leutnant Vasselot und Sergeant Richez an. Er trug außerdem 180 kg Sandballast. Der Ballon hatte geringen Antrieb, stieg also nur langsam. Er equilibrierte sich in normaler Weise und überflog einen Teil von Paris in 730 m Höhe. Darauf setzte ein rapides Fallen ein, das durch Ballastabgeben in 350 m Höhe aufgehalten wurde. Der Ballon stieg durch die Wolken auf 1200 m Höhe. Soweit reichen die Aufschlüsse des Bordbuches. Nach der Eintragung »Mer de nuages« schweigt es.

Es scheint, daß nun der Ballon wieder in die Wolken tauchte und dabei in das schanderhafte Hagelwetter geriet, das über Paris und seine Umgebung gegen 1/3 Uhr niederging. Die heftige Abkühlung sowie die Beschwerung der Hülle beranbten den Ballon eines großen Teils seiner Tragkraft, so daß er gewiß rapid zur Erde sank. Tatsache ist, daß er in raschem Sinken, gegen welches das Auswerfen ganzer, voller Säcke nichts fruchtete, auf die Hülsen von Fontenay-sous-Bois sank. Dort wurden nun vom Ballonkorb mehrere Schornsteine ausgeworfen, es fielen Offizierskappen herab, desgleichen der Aker und sein Seil. Erleichtert, stürmte der Ballon anwärts, bis in die Wolken hinein; doch das war nur für ein paar Minuten, denn gleich darauf fiel er wieder wie ein Stein herab auf das Fort von Nogent-sur-Marne. Hier riefen die Luftschiffer einigen Zaven zu, das mittlerweile abgerollte Schleppseil zu fassen, doch dies gelang nur einem, der gleich wieder loslassen mußte, um nicht furchtbar emporgerissen zu werden bei einem ungeheuren Sprung des Ballons.

Dieser Sprung des Fahrzeuges war der letzte. Die Passagiere des Korbes hatten wieder allerlei Gegenstände ausgeworfen, der Ballon setzte über Villiers-sur-Marne und gelangte dann über das Taunuswäldchen in der Besitzung des M. Chahen in Noisy-le-Grand. Dort, in etwa 200 m Höhe, schien plötzlich alles Gas aus dem Ballon zu entweichen, der sich wie ein Fetzen zusammenrückte und mit Wucht herabfiel. Dieses schreckliche Ende der Fahrt wurde am 2 Uhr 45 Minuten von einigen Augenzeugen aus Malnone und Villiers-sur-Marne beobachtet. Die Leute eilten zur Stelle des Sturzes, um den Luftschiffern Rettung zu bringen. Man fand ein gräßliches Gemenge bluttriefender menschlicher Körper vor, die neben der amgestürzten Gondel lagen, zum Teil in die weiche Erde eingebohrt. Nur zwei von den Luftschiffern waren noch am Leben: Hauptmann de None und Leutnant Vasselot. Ersterer gab kurz darauf seinen Geist auf; der letztere wurde in ein Krankenhaus gebracht und starb am Abend.

Nachstehend einige Details:

Paris, 19. April. — Der Unfall wird darauf zurückgeführt, daß die Luftschiffer, halb betäubt durch die

furchtbaren Erschütterungen der Gondel, beim letzten Sprung des Ballons die Reifbahn ohne alle Überlegung in 200 m Höhe zogen, statt die Bodennähe abzuwarten. Daß die Reifbahn von selbst aufgingen oder der Ballon geplatzt sei, kann nach den Befunden am Material nicht angenommen werden.

Gleich nach dem Eintreffen der Unglücksbotschaft in Paris begab sich der Kriegsminister an die Unfallstelle und besuchte sodann den nach dem Militärhospital von Vincennes gebrachten Leutnant, der seinen schweren Verletzungen auch am Abend erlag. Der Führer des Ballons Amont-Thiéville war ein sehr erfahrener Luftschiffer und hat über 100 Fahrten unternommen. Er hat sich auch als Forschungsreisender hervorgetan, namentlich durch Erforschung der Gegend des Tschadsees. Hauptmann Claveaud war ein sehr bekannter Militärfieger und vor Jahresfrist Leiter des Militärfliegeweises in Marokko. Man hatte ihn von dieser Stellung euthoben, weil er in einem Blatte aus dem Verhalten des Kriegsministeriums scharfe Kritik geübt hatte.

Es ist erwiesen, daß der Ballon bald nach dem Aufstieg in ein Unwetter geriet und durch Regen und Hagel so beschwert wurde, daß er schnell fiel. Um ihn zu erleichtern, genügte nicht allein das Auswerfen von Ballast, sondern auch Tase, Apparate u. s. w. wurden über Bord geworfen. Die Kondensation des Gases war aber so stark, daß der Ballon gleich wieder fiel. Man nimmt an, daß bei dem ersten Zusammenstoß des Ballons mit einem Hindernisse der Führer des Ballons sofort getötet oder schwer verletzt worden sei. Hauptmann Claveaud, der mit der Handhabung eines Ballons durchaus vertraut war, ist ebenfalls, gleich zu Anfang der wilden Jagd, schwer verletzt worden, so daß er die Führung nicht übernehmen konnte. Die drei Neulinge in der Gondel verloren natürlich vollständig den Kopf, da sie nicht wußten, welche Manöver vorzunehmen waren. Auf einer Strecke von vier Kilometern kann man quer über Häuser und Gärten hinweg die Spuren des Ballons verfolgen. Man sieht beschädigte Mauern, zerstörte Dächer, zerbrochene Schornsteine, geknickte Obstbäume, stürzte Leuchttürme und vieles auch auf dem Meeres Ufer. In der Vergangenheit hat es noch öfter der Insassen des Ballons, die sich nicht mehr schwebte, zu verschiedenen Höhen gelangt und die rote Reifbahn erwisch. So dürfte der Absturz des Ballons aus 200 m Höhe verschuldet worden sein.

PARIS—BERLIN.

EIN TAGESFLUG VON 1000 KILOMETER.

Der Pommery-Pokal, der für das letzte Jahr soeben fällig wird, hat zu großen Anstrengungen ausgereizt, und nicht umsonst, denn es gelang dem bewährten französischen Überlandflieger Dancourt, im Verlauf eines Tages in einigen Etappen von Paris nach Berlin zu fliegen.

Dancourt, der mit 852 km schon der erste Anwärter auf den Pommery-Preis 1912/13 war, beschloß, um für seine Konkurrenten möglichst unerreicherbar zu werden, einen Flug Paris—Berlin. Er stieg am 16. April um 1/6 Uhr morgens auf dem Flugfeld von Chateaufort auf. Er wählte den Weg über Lüttich und Hannover. Um 7 Uhr 40 Minuten traf er in Lüttich ein und setzte nach zweistündigem Aufenthalt um 9 Uhr 30 Minuten den Weiterflug nach Hannover fort, wo er in der Mittagsstunde anlangte. Bereits um 3 Uhr 38 Minuten wurde der Weiterflug nach Berlin angetreten. Genau nach dreistündigem Fluge, am 6 Uhr 39 Minuten, erreichte Dancourt die deutsche Reichshauptstadt und den Flugplatz

Johannisthal, wo er vom Flugplatzdirektor Major von Tschudi und den anwesenden Fliegern stürmisch begrüßt wurde. Die genaue Distanz des Fluges ist offiziell noch nicht ausgerechnet, dürfte aber jedenfalls mehr als 1000 km betragen.

Der Schweizer Audemars unternahm in gleicher Absicht den Flug Paris—Berlin. Er stieg ebenfalls am 16. April morgens auf, und zwar in Villacoublay. Er wählte aber eine weniger glückliche Route, kam in schlechtes Wetter und mußte in Gelsenkirchen hleiben.

Über den Flug Dancourts und den gleichzeitigen seines scharfen Konkurrenten Audemars teilt der »Berl. Lokalanze.« auch mit: Von den beiden Fliegern Dancourt und Audemars, die in der Nähe von Paris, Dancourt von Buc und Audemars von Villacoublay, zu ihrem Fernfluge Paris—Berlin aufstiegen, gelang es nur Dancourt, der einen Borel-Eindecker flieg, kurz vor Sonnenuntergang nach Berlin zu gelangen. Sein Konkurrent Audemars, der einen Morane-Saulnier-Eindecker steuert, kam bei seinem Fluge nur bis zu dem Flugplatz Wanne bei Gelsenkirchen, von wo er wegen zu stürmischen Wetters nicht weiterfliegen konnte. Während Audemars von Paris über Mésières, Gelsenkirchen, Hannover nach Berlin gelangen wollte, floß Dancourt von dem Pariser Flugfeld Buc zunächst nach Lüttich. Nach Ergänzung des Benzin- und Ölvorrats setzte Dancourt seinen Flug nach Hannover fort, das er gegen 1 Uhr erreichte. Um 1/4 Uhr erfolgte dann der Weiterflug nach Berlin. Auf dem Flugplatz Johannisthal hatten sich gegen Abend zahlreiche Zuschauer eingefunden. Der Franzose landete um 6 Uhr 39 abends in einem Gleitflug mitten auf dem Flugplatz. Major von Tschudi, Ellery von Gorrissen, der Vorsitzende des Bundes Deutscher Fliegenglieder, sowie die zahlreich anwesenden Johannisthaler Flieger begrüßten den Franzosen und beglückwünschten ihn zu seiner hervorragenden sportlichen Leistung. Dancourt hatte bei seinem Abfluge in Paris gutes Flugwetter, das aber schlechter wurde, je näher er dem Rhein kam. Vor Hannover kam er in sehr viele Böen, die seinen leichten Eindecker heftig hin und her schaukelten und ihn bald zu einer frühzeitigen Landung veranlaßten. Er hielt aber aus und gelangte so, da auch das Wetter am Nachmittag wieder günstiger wurde, glücklich zu dem erstrebten Ziel.

Der Flieger Audemars gab von seinem Flug folgende Schilderung: »Ich stieg um 6 Uhr 20 Minuten morgens in Villacoublay auf. Bis Köln hatte ich ein tadellooses Wetter ohne Böen, und auch bei dem Fluge über die Ardennen konnte ich mich leicht orientieren, da ich in 800 m Höhe darüber hinwegflog. Die Strecke Paris—Köln legte ich mit einer Zwischenlandung in Mésières zurück. Von Köln ab wurde das Wetter aber sehr unbeständig und böig, so daß mein Apparat oft mehr als 150 m hinaufgedrückt wurde. Die Orientierung wurde, auch wenn ich mich bis zu Höhen von 1000 m und mehr begab, fast unmöglich, und so ging ich denn auf die durchschnittliche Höhe von 300 m hinab. Die Strecke Paris—Mésières legte ich in 1 Stunde 35 zurück — das sind 225 km; von Mésières nach Wanne brauchte ich genau zwei Stunden, das wäre eine Geschwindigkeit von 160 km pro Stunde. Die gesamte Strecke Paris—Wanne wurde in 8 Stunden 36 Minuten erledigt.«

Audemars hat den Flug nach Berlin aufgegeben und sein Flugzeug mit der Bahn nach Paris zurückgeschaffen lassen.

DER WETTBEWERB IN MONACO.

Das Meeting der Wasserflieger in der Bai von Monaco, das so großartig inszeniert war und von dem man sich so viel versprochen hatte, führte zu mächtigen Enttäuschungen.

Über den Verlauf des Meetings bis zum 9. April ist schon berichtet worden. An diesem Tage legten die Apparate Nr. 4, 5 und 14 ihre fehlenden Proben ab, das

sind die zwei Nienport-Eindecker von Weymann und Espanet sowie der Bréguet-Doppeldecker von Bregi. Das interessanteste Ereignis des Tages war die Ankunft des kühnen Roland Garros, der aus Fréjus über la Turbie nach Monaco geflogen kam. Garros brachte eine willkommene Abwechslung in das aviatische Schanspiel, welches das Publikum zu langweilen begann. Er führte nachmittags eine Reihe von verblüffenden Kunststücken aus, strich dicht über dem Wasser hin, schoß wie ein Pfeil in die Luft, ging in steilem Gleitflug herab oder senkte sich in den ammittigen Spiralen nach links und rechts abwechselnd zur Wasseroberfläche nieder. Er gab einige so gefährlich ansehende Kurven zum besten, daß die Zuschauer in größte Aufregung kamen. Recht bedenklich nahm sich übrigens auch die Landung des D'Artois-Zweideckers von Gandart aus. Der Flieger erhob sich bereits im Hafen nach einem Anlauf von kaum 30 m. Nach einem 12 Minuten langen Fluge über der Reusstrecke kehrte er zum Hafen zurück. Beim Abstieg schlug die Maschine mit so großer Heftigkeit auf das Wasser auf, daß alle Welt glaubte, der Apparat müßte zerschmettert sein; merkwürdigerweise war gar nichts geschehen. Der Tag schloß mit folgender Klassifikation: Weymann (Nieuport), Espanet (Nieuport), Bregi (Bréguet) 6 Punkte, d. i. Absolvierung aller sechs Proben; Prévost (Deperdussin), Gaubert (M. Farman), Gandart (D'Artois) 6 Punkte; Moineau (Bréguet), Gilbert (Morane-Saulnier) 4 Punkte; Dancont (Borel), Chémet (Borel), Labouret (Astra), Barra (Astra) 3 Punkte.

Am 10. April wurde das prächtige ruhige Wetter von den Flugzeugen gehörig ausgenützt, doch ging dabei nicht alles glatt ab. Im Hafen stieg Chémet auf, blieb aber an einem Boote hängen und überschlug sich mit seinem Borel-Eindecker. Der linke Flügel des Apparates zerbrach, Barra berührte auf dem Meere mit einem Flügel das Wasser, wobei sein Astra-Doppeldecker schwere Beschädigungen erlitt. Fischer, Prévost, Moineau und Gaubert erledigten die noch rückständigen Prüfungen. Demnach qualifizierten sich folgende sieben Flieger für die eigentlichen Konkurrenzen: Bregi und Moineau (Bréguet), Weymann und Espanet (Nieuport), Gaubert (M. Farman), Fischer (Henry Farman) und Prévost (Deperdussin). Garros machte an jenem Tag auf der Reusstrecke Übungsfüge mit enormer Geschwindigkeit.

Der 11. April war der Tag der Eliminationskämpfe für den Pokal Jacques Schneider. Es wurde von den Konkurrenten gefordert, daß sie 40 km fahren, davon aber 5 km nicht in der Luft, sondern auf dem Wasser. Für diesen Bewerb waren genannt: Roland Garros (Morane-Saulnier), Espanet (Nieuport), Chémet (Borel), Bregi (Bréguet) und Prévost (Deperdussin). Es beteiligten sich indes nur drei Konkurrenten an dem Rennen, nämlich Garros, Espanet und Prévost. Der Ausdruck »Eliminationskampf« war unter diesen Umständen eigentlich übel angewendet: die »Auscheidung« sollte ja nur den Zweck haben, für Frankreich drei Vertreter zur Zusammensetzung der Mannschaft zu bestimmen, die gegen die amerikanische Mannschaft (bestehend aus dem einzigen Weymann) anzutreten hätte. Es herrschte ein frischer Südwest, der wohl teilweise daran schuld ist, daß das Rennen mit großer Verspätung begann. Um $\frac{1}{4}$ 12 Uhr vormittags ließen sich Garros, Espanet und Prévost zum Kap Martu hinausschleppen. Garros startete zuerst. Der Wettbewerb begann mit der Wasserfahrt. Das Meer war von langen, ziemlich hohen Wellen bedeckt, und Garros änderte mehrfach seine Richtung. Espanet fuhr geradeaus, hohe Schaumwellen anfuhrbelnd. Er holte Garros ein, aber der leichte Morane-Eindecker des letzteren stieg dann sofort in die Höhe, während Espanet mit seinem schweren Nieuport-Eindecker erst Gegenwind suchen mußte. Auch Prévost war unterdessen gestartet, und sein Deperdussin glitt sehr hübsch über die Wellen hin. Er war schneller als Garros, obschon seine Schwimmzeit länger war als jene Espanets. Einmal in der Luft, kam Prévost seinen beiden Vornachfolgern immer näher und gelangte beinahe gleichzeitig mit ihnen ans Ziel. Das Ergebnis war:

- I. Prévost (Deperdussin) in 31:28.
- II. Garros (Morane-Saulnier) in 40:40.
- III. Espanet (Nieuport) in 42:36.

Auf den 12. April war der erste Teil des Großen Preises angesetzt. Die Konkurrenten hatten die Strecke Monaco—Beaulieu—San Remo—Monaco (90 km) zurückzulegen und hierbei zu Beaulieu ual zu San Remo niederzulegen. Trotz des stürmischen Mistralwindes von zirka 7 m/s Stärke, der sich am Morgen erhoben hatte und die See aufwühlte, wurde der Start auf 10 Uhr vormittags aberaumt. Sechs von den sieben qualifizierten Konkurrenten beteiligten sich am Rennen, und zwar: Fischer, Gaubert, Weymann, Bregi, Moineau und Espanet. Sie liefen in Abständen von drei Minuten aus. Die ersten fünf Flieger erhoben sich bald in die Luft und zogen gegen den stürmischen Wind nach Beaulieu ab, während Espanet, an dessen Nieuport-Eindecker bei der Aufahrt ein Schwimmer zerbrach, in den Hafen zurückkehrte. Von den abgeflogenen Konkurrenten sollte übrigens keiner die Strecke bewältigen. Fischer (Zweidecker H. Farman) und Weymann (Eindecker Nieuport) kenterten bei dem Niedergange vor Beaulieu, die Apparate zerbrachen, doch konnten die Piloten und ihre Mechaniker von Torpedobooten gerettet werden. Bregi (Zweidecker Bréguet), Gaubert (Zweidecker Maurice Farman) und Moineau (Zweidecker Bréguet) kamen glücklich aufs Wasser, doch wagte es nur Moineau, wieder aufzustiegen, um San Remo zu erreichen. Der Bréguet-Pilot traf wohl dort ein, aber sein Apparat wurde havariert, als er niederstieg. Von einem Boot in das Schlepptau genommen, schlug dann der Zweidecker um und versank; er wurde später vom Meer ans Land gespült.

Im Hinblick auf das totale Fiasko und auf den fortwährenden Sturm faßte das Komitee den Beschluß, den »Großen Preis« zu annullieren und den abgegangenen Konkurrenten Prämien zuzuwenden. Von den ausgesetzten 50.000 Francs wurden demnach 35.000 Francs an die Teilnehmer der Flüge verteilt, und zwar erhielten Moineau 13.000, Fischer, Gaubert, Weymann und Bregi je 3000 Francs. Die restlichen 25.000 Francs wurden als vier Preise für den zweiten Flieg den Grand Prix bestimmt, der auf den 15. April als selbständiges Rennen zu den bekannten Bedingungen über 500 km angesetzt wurde.

Der mühsam zusammengestellte Wettbewerb am 15. April war wieder ein gründliches Fiasko. Vier Bewerber traten auf den Plan: Bregi (Bréguet), Gaubert (M. Farman), Espanet (Nieuport) und Prévost (Deperdussin). Der Anstieg bereitete den letztgenannten Dreien Schwierigkeiten. Bregi, der glatt abkam, gewann daher einen Vorsprung von etwa 30 km vor den übrigen. 500 km waren zurückzulegen. Prévost gab bereits nach 30 km, Espanet nach 190 km auf. Auch Bregi hatte nach 260 km Motorschwierigkeiten und stand von der Weiterfahrt ab. Gaubert kam ein Stückchen weiter; er gab nämlich erst beim 270. Kilometer das Rennen auf, und zwar wegen Benzinmangels. Somit hat kein einziger Flieger die Bedingungen des Bewerbes erfüllt. Dennoch dürften die Preise als »Prämien« unter die vier Konkurrenten verteilt werden.

Nicht genug an dem trostlosen Bild der so gründlich verunglückten Konkurrenzen, ereignete sich, um das Maß des Unheils voll zu machen, am Schluß des Meetings auch noch ein Todessturz. Während die überwunden vier Flieger ihren Distanzflug machten, probte Gandart mit einem eben erst fertig gewordenen d'Artois-Doppeldecker, der nach seinen Angaben hergestellt war. In der Luft machte der Apparat sogleich den Eindruck großer Unsicherheit. Er schwankte stärker und stärker, bis er schließlich ganz aufstellte und lotrecht, mit dem Schwanz voran, aus etwa 30–40 m Höhe ins Wasser fiel. Da Gandart nicht in Konkurrenz war, hatte er kein Begleitboot mit. Vom Taubeschießplatz aus sah man zunächst deutlich die Flügelenden des gestürzten Apparates aus dem Wasser hervorgehen. Man bemerkte auch, daß Gandart einige Sekunden nach dem Sturz aus der Maschine freikam und sich am Ende einer Tragfläche anklammerte, mit der er jedoch in den Fluten verschwand, bevor Hilfe kam.

Der Apparat versank bald vollends. Mehrere Motorboote waren bald an der Unfallstelle angelangt, die auch mit Anker, Tauen und Enterkanten den Apparat erfassen konnten. Ein Matrose, der tauchte, gab an, den Körper Gaudarts unter dem Boote gesehen zu haben; er hatte ihn aber nicht erreichen können. Der Apparat wurde in den Hafen geschleppt.

Gaudart stand im 29. Jahre. Er war ein Schüler von Hauptmann Ferber und besaß sein Führerdiplom seit 1910. Er hat am ersten Flugmeeting von Reims teilgenommen, sog sich aber dann von den öffentlichen Flügen zurück, um nur Laboratoriumsversuche durchzuführen und sich mit Konstruktionen zu befassen. Er war verheiratet. Seine Frau war bei dem Todessturz zugegen.

Der 16. April war der letzte Tag des um einen Tag über das ursprüngliche Programm verlängerten Wasserflugsmeetings. Es kam der Pokal Schneider zum Austrag.

Die französische Mannschaft bestand aus Prévost (Deperdussin), Espanet (Nieuport) und Garros (Morane), die amerikanische Mannschaft bloß aus Weymann. Weitere Bewerber gab es nicht. Die Teilnehmer mußten 2½ Meilen abschweifen und in 28 Runden 160 Meilen (ungefähr 276 km) durchfliegen.

Prévost lief um 8 Uhr 3 Minuten bei trübem, aber ruhigem Wetter als Erster aus und erob sich, nachdem er die erste halbe Runde vorschriftsmäßig auf dem Wasser zurückgelegt hatte, in die Luft. Um 8 Uhr 16 Minuten folgte Garros, der jedoch vor dem Kap Martin liegen blieb. Gegen 9 Uhr stellten sich auch Espanet und Weymann dem Starter. Espanet kehrte infolge eines Motordefektes in den Hafen zurück, nachdem er 50 km in 36 Minuten zurückgelegt hatte. Prévost brachte 150 km in 1 Stunde 38 Minuten hinter sich. Mit ihm zog nun Weymann um die Bahn, dessen Nieuport-Eladecker die ständige Geschwindigkeit von 180 km in einer Stunde entwickelte. Prévost beendete den Flug von 280 km in 2 Stunden 50 Minuten 47 Sekunden, beging aber den Fehler, die Ankerfahrsäule auf dem Wasser zu überfahren, statt sie zu überfliegen. Von den Kommissären auf diesem Punkt aufmerksam gemacht, ließ er sich erst viel später zum Start, die Ankerfahrsäule zu wiederholen, so daß seine Zeit aus 3 Stunden 48 Minuten betrug. Weymann erreichte inzwischen 300 km in 1 Stunde 56 Minuten 23 Sekunden, doch wurde er durch einen Motordefekt in der letzten Meile im Stich ließ. Garros schied nach 100 km aus.

Die Übersicht der Zeiten lautet: 1. Prévost 8:48:22 (reine Flugzeit 2:50:47); die Zwischenpausen inbegriffen: 50 km in 34:49, 100 km in 1:08:42, 150 km in 1:33:10, 200 km in 2:02:29, 250 km in 2:31:37. — Garros 50 km in 2:07:23, 100 km in 3:34:18, 150 km in 4:03:35, 200 km in 5:40:14. — Weymann 50 km in 4:03:37, 100 km in 1:06:22, 150 km in 1:33:07, 200 km in 1:49:28. Bei 240 km aufgegeben.

Prévost trug somit für Frankreich den internationalen Pokal davon und gewann außerdem den Geldpreis von 26.000 Francs.

DEUTSCHE FLIEGER IN FRANKREICH.

Kurs nach der Landung des neuen Zeppelin-Ballons in Frankreich sind nun auch deutsche Flieger mit einem Doppeldecker auf französischen Boden geraten, und zwar die Offizierspiloten Hauptmann von Dewall, der Leiter der Luftfahrzeuginspktion in Darmstadt, und Leutnant von Myrbach.

Der Fall ereignete sich am 21. April. Die beiden Genannten stiegen gleichzeitig mit anderen Militäraviatikern um ¼ 6 Uhr morgens in Darmstadt auf. Leutnant von Myrbach war Führer, Hauptmann von Dewall Beobachter. Die Flugzeuge sollten zusammen die Vogesen überfliegen, eine Zwischenlandung in Zweibrücken machen und dann Metz erreichen. Das Wetter war ziemlich klar, aber sehr böig. Aus Metz war nebeliges, schlechtes Wetter gemeldet worden. Dennoch traten die Apparate den Flug an. Ein Eladecker, der die angestiegene vier Doppeldecker eine Strecke weit begleitete, kam nach zw. 1 Stunden zurück und der Führer meldete, daß er unter-

wegs über den Vogesen so schlechtes böiges Wetter getroffen habe, daß er in 2000 m Höhe wenden und zurückkehren mußte. Die vier anderen Apparate seien im Nebel verschwunden. Aus Zweibrücken traf nach einiger Zeit die Meldung ein, daß dort ein Elner-Doppeldecker und in Saaralben ein zweiter gelandet sei. Die Flieger hatten sich des nebeligen Wetters wegen nur nach dem Kompaß orientieren müssen.

Bald wurde klar, daß Leutnant von Myrbach sich verirrt haben mußte, denn von ihm fehlte jede Nachricht. Wirklich war er auf französischen Boden geraten und dort gelandet.

Der verirrt Doppeldecker ging um ¼ 8 Uhr morgens unweit von dem französischen Dorf Arracourt, ca. 8 km von der deutschen Grenze entfernt, zur Erde. Hauptmann von Dewall erklärte auf Befragen der Behörde, er sei von Darmstadt nach Metz aufgestiegen, habe aber infolge mangelhaften Funktionierens des Flugesengens landen müssen, zumal er der Anschauung war, daß er sich über deutschem Territorium befände.

Gleich nach der Landung trafen Douaniers Maßnahmen zur Bewachung des Apparats, während man den Unterpräfekten von Lunéville, den Polizeikommissär von Arracourt und den Gendarmeriehauptmann des Bezirkes von dem Vorfalle verständigte. Als bald erschienen an Ort und Stelle Vertreter der Militär- und Zivilbehörden sowie zahlreiche Offiziere aus den Garnisonen der Umgegend und den Aviationszentren von Toul, Nancy und Epinal. Die deutschen Offiziere ersuchten um die Erlaubnis, die Aviationsleute von Metz zu unterrichten, damit man ihnen Hilfspersonal schicke. Diese Erlaubnis wurde gewährt.

M. Reboul, der infolge des Zwischenfalls von Nancy neuernannte Departementspräsident, erklärte einem Journalisten: »Es ist zweifellos, daß der Niederstieg der deutschen Aviatiker auf einem Irrtum beruht. Sie waren guten Glaubens, indem sie die Aufschlüsse geben, daß sie erst nach ihrer Landung gewahr wurden, auf französischem Boden zu sein. Der sehr dicke Morgennebel hinderte sie, ihre Luftfahrt fortzusetzen. Das ist ein Fall von Force majeure. Die deutschen Offiziere antworteten auf die ihnen gestellten Fragen mit Offenheit. Die Bevölkerung von Arracourt blieb vollständig gelassen; weil sie recht gut begreift, daß dem Zwischenfall keine Bedeutung beizumessen ist.«

Die Flieger erhielten bereits um 5 Uhr nachmittags die Erlaubnis, wieder weiteranzufügen, nachdem die von den Zivil- und Militärbehörden eingeleitete Untersuchung ergeben hatte, daß sie aus Gründen höherer Gewalt die Landung hatten vornehmen müssen.

Die beiden Offiziere trafen mit ihrem Flugzeug um 7 Uhr abends wohlbehalten in Metz ein.

Paris, 22. April. — Der heutige Ministerrat beschäftigte sich angelegentlich mit der Zwangslandung der beiden deutschen Offiziere, des Hauptmanns Dewall und seines Begleiters, bei Lunéville. Die Angaben der deutschen Fliegeroffiziere haben sich nach dem Gutachten der aus drei französischen Aviatikern bestehenden Untersuchungskommission als vollkommen stichhaltig erwiesen. Das Gutachten besagt ausdrücklich, daß die Landung 5 km von der Grenze wegen Mangels von Benzin erfolgte. Infolgedessen wurde der Unterpräfekt Lacombe angewiesen, den Rückflug unverzüglich zu gestatten. Gleichzeitig wurde eine Depesche folgendem Inhalts an den Botenbesitzer Cambon gerichtet:

»Die deutsche Regierung wird ersucht, ihren Militäraviatikern die Unzulässigkeit der Landung auf französischem Boden in Erinnerung zu bringen.«

Zu gleicher Zeit erhält Herr Cambon den Auftrag, sich mit der deutschen Regierung wegen der unaufheb- baren dauernden Regelung des Luftschifferverkehrs ins Einvernehmen zu setzen. Der Ministerrat genehmigte die betreffenden Anträge der französischen Aviatikerkommission vollinhaltlich und Herrn Cambon wird dieser Beschluß auf kürzestem Wege übermittelt werden.

OZEANFAHRT DES »SUCHARD«.

In Las Palmas (Kanarische Inseln) wurde am 15. April der Kugelballon »Suchard« gefüllt, mit dem der amerikanische Journalist Joseph Brucker — ein gebürtiger Österreicher — mit seinen Gefährten Ingenieure Krüger und Ballonmeister Peter über den Atlantischen Ozean unter Anwinde der Passate nach Amerika gelangen wollte.

Der ursprüngliche Plan der Expedition wurde infolge von Meinungsverschiedenheiten aufgegeben. Zuerst war bekanntlich beabsichtigt, mit dem Leckballon »Suchard« die Fahrt zu Santa Cruz auf Teneriffa zu beginnen. Zwei Jahre hintereinander wurde der Flug aufgeschoben, weil entweder das Luftschiff noch nicht fertig war oder weil man noch keine Probefahrten unternehmen konnte. Nachdem sich kürzlich Brucker und Dr. Gans, der Hauptbegleiter, getrennt haben, wurde der gleichfalls »Suchard« getaufte 7250 m³ große Kugelballon für die Fahrt gewählt.

Brucker rechnet mit einer Windgeschwindigkeit von etwa 6 m in der Sekunde. Die Arbeit eines Motors mit Luftschraube sollte eventuell den Ballon aus der Zone der Windstillen wieder in größere Luftbewegung schwingen. Durch besonders konstruierte Wasseranker und Schwimmer wollte man das Fahrzeug dicht über der Meeresoberfläche halten. Nach Verlanf von etwa 10 bis 14 Tagen dachte Brucker in Amerika zu landen.

Unterm 17. April wurde gemeldet, daß der Ozeanflug des »Suchard« auf unbestimmte Zeit verschoben wurde. Nachdem die Füllung des Ballons zum größten Teil vollendet war, habe es sich herausgestellt, daß die Gasflaschen ungenügend gefüllt waren, und die Expedition gelte bis zur Herausbringung weiterer Gasvorräte als vorläufig vereitelt. . . .

Sodann kam unterm 18. April die Nachricht: »Der Atlantikflug des Ballons »Suchard« ist vollständig aufgegeben. Der Vertreter der Firma Suchard hat dem Gouverneur der Kanarischen Inseln mitgeteilt, daß angesichts der Schwierigkeit, Wasserstoffgas zur Füllung des Ballons zu erhalten und wegen des unsicheren Wetters auf den Flug verzichtet werden muß. Die Teilnehmer an der Expedition kehren nach Deutschland zurück. Kurz vor dem Aufstieg des Ballons, als alles schon fertig war, soll auch an dem Ballon ein Leck entdeckt worden sein und der Ballon entleerte sich vollständig.«

Der »New York Herald« bringt eine Meldung aus Las Palmas, aus der hervorgeht, daß weder die Gasflaschen mangelhaft gefüllt waren, noch der Ballon ein Leck hatte, sondern daß während der Vorbereitungen des Ballons das Gas derart aus dem Hauptventil anströmte, daß die Hülle schließlich ganz schlapp wurde. »Kapitän Brucker« sei über den Vorfall sehr ärgerlich und das Publikum äußerst »disgustiert« gewesen.

Die ganze Entwicklung der Expedition beginnt mehr und mehr an die Wellmannschen Unternehmungen zu erinnern.

TODESOPFER.

Am 2. April erlitt, wie bereits gemeldet, der französische Unteroffizier Chantand auf dem Fingelde von Reims den Tod. Man teilt über den Fall mit, daß dem Flieger wahrscheinlich nichts Ernstes geschehen wäre, wenn er sitzen geblieben wäre. Er sprang aber, als er sah, daß sein Äroplan schief zur Erde kam, aus demselben heraus und dabei fiel er so unglücklich, daß er sich den Schädel zerschmetterte.

Am 11. April stürzte der Flieger Perez Arseno bei Rosario in Argentinien aus 120 m Höhe ab und erschlug sich.

Luis Acevedo, der erste Aviatiker in Chile, stürzte am 14. April bei einem Distanzflug von Concepcion nach Santiago ab und erschlug sich.

Am 15. April fiel Gandart beim Meeting in Monaco mit seinem Wasserflugzeug ins Meer und ertrank. Näheres über den Unfall findet man in dem Bericht über den Wettbewerb.

Am 17. April wurde die Leiche des am 19. März in den Laganer See gestürzten Schweizer Fliegers Primavesi nach vierwöchigem vergeblichem Suchen endlich durch den Fischer Rissini in der Nähe des vor kurzem aus Land geschwemmten Äroplans gefunden.

Am gleichen Tage stürzte bei Saloniki der 28jährige griechische Militärfieger Emanuel Argyropoulos mit seinem Begleiter, dem kritischen Exdeputierten Manos, aus 400 m Höhe ab. Beide waren sofort tot. Argyropoulos war ein in Morlon bei Paris ausgebildeter tüchtiger Flieger und ein Bruder des Präfekten von Saloniki, der sofort mit mehreren Offizieren im Automobil zur Unfallstelle eilte. Der Monoplan wurde bei der Besetzung von Saloniki durch die Griechen den Türken abgenommen. Man sagt, der Motor sei schadhaft gewesen.

Ebenfalls am 17. April ereignete sich der gräßliche Ballonunfall, über den an besonderer Stelle ausführlich berichtet wird. Die fünf Personen, die dabei ums Leben kamen, sind: der Zivilführer Amont-Thiéville, Hauptmann Clavenad, Hauptmann de None, Leutnant Vasselot und Sergeant Riches.

Am 19. April veranstaltete der auch in Österreich wohlbekannte russische Flieger Saworossow Schanflüge in Mirafiori bei Turin. Mit dem Passagier Gallo aufgestiegen, nahm er bei der Landung eine zu enge Kurve; sein Flugzeug neigte sich seitwärts und der linke Flügel berührte den Erdboden. Dabei explodierten der Motor und zwei Benzinbehälter. Zur Hilfe herbeieilende Militärs konnten zwar Saworossow aus den Flammen retten, er hatte jedoch sehr schwere Brandwunden und einen Beinbruch erlitten. Gallo verbrannte bis zur Unkenntlichkeit.

Bei Chicago stürzte O. W. Brodie am 20. April beim Anprobieren einer neuen Flugmaschine auf dem Fluglande ab und wurde auf der Stelle getötet.

Am 21. April wurde auf dem englischen Fingelde von Eastchurch (Grafschaft Kent) ein Mitglied des Marine-Flugkorps, Zahnmeister J. R. Berne, von einer Flugmaschine überfahren und getötet. Er stand vor der Maschine, als sie zu laufen begann; der Propeller traf ihn am Kopfe und schlenderte ihn unter die Räder. Schwer verwundet brachte man den Zahnmeister nach dem Hospital, wo er bald darauf starb.

In Villacoublay ereignete sich am 21. April gleichfalls ein Todesfall. Leutnant Vaglan de Blamont vom 7. Kolonialinfanterieregiment wollte abends gegen 6 Uhr im Gleitflug aus 250 m Höhe landen, als die Bespannung des Eindeckers nachgab. Der linke Flügel reichte sich zum Teil in die Höhe, während der rechte vollständig zersplitterte. Aus 60 m Höhe stürzte der Eindecker ab. Der Flieger gab, als man ihn aufhob, noch schwache Lebenszeichen von sich, starb aber auf dem Transport ins Hospital von Versailles.

Vom Fingelde Johannisthal bei Berlin wird unterm 24. April von zwei schweren Stürzen berichtet, wovon jeder den Tod eines russischen Aviatikers zur Folge hatte. Mit einem »Luftverkehrs-Eindecker« stürzte Dnnetz aus zirka 120 m Höhe infolge Reißens der Flügelverspannung ab und war sofort tot. Der zweite Unglücksfall betraf einen Wright-Doppeldecker, den die russische Fliegerin Fürstin Schakowskoy in Begleitung des bekannten russischen Aviatikers Abramowitsch steuerte. Der Doppeldecker geriet in den Luftwirbel einer anderen Maschine; die Pilotin suchte durch Betätigung des Höhenstempfers den Apparat wieder ins Gleichgewicht zu bringen, allein vergebens. Der Doppeldecker stürzte kopfüber ab, Abramowitsch wurde bewußtlos aus den Trümmern hervorgezogen und ins Spital gebracht, wo er in der Nacht verschied. Fürstin Schakowskoy kam dank ihrem Schutzhelm mit leichten Verletzungen davon.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AËRO-KLUB.

(Offizielle Mitteilungen.)

Am Ostersonntag den 23. März wurden vom Klubplatze aus zwei Auffahrten unternommen. Der Ballon »Excelsior« ging unter der Führung Seiner kaiserlichen Hoheit Erzherzog Josef Ferdinand mit dem Präsidenten Constantin Freiherrn von Economo und Hauptmann Wilhelm Hoffory als Korbinassan um 10 Uhr 50 in die Lüfte. Die Fahrt ging über die Franzensbrücke, die Praterstraße, den Zirkus Rens, Nordwestbahnhof, die Dresdnerstraße; nun nahm der Ballon die Richtung nach West gegen den XIX. Bezirk, überflog die Zentralanstalt, Sievering, Nußdorf und passierte dann die Donau. Im Inundationsgebiet, gegenüber dem Kahlenbergsdorf, wurde der Ballon fallen gelassen, ging dann zurück zur Donau und über Nußdorf nach Grinzing. Nun stieg der »Excelsior« wieder höher, passierte den Himmel, den Kolben und nahm infolge Südwindes die Richtung über den Leopoldsberg, die Donau, dann die Höhen von Langensersdorf. In der Absicht, ins Weidlingtal zu gelangen, wurde der Ballon neuerdings fallen gelassen, nahm jetzt die Richtung nach Nußdorf, den Bisamberg, Strebersdorf nach Groß-Jedersdorf, woselbst am 2 Uhr 50 eine sehr glatte Landung erfolgte. Die größte erreichte Höhe beträgt 950 m, die zurückgelegte Strecke 7.5 km.

Die »Anstria« wurde am 9 Uhr 17 mit Herrn Dozenten Dr. Hess als Führer und den Herren Dozenten Dr. von Hevsey und Dr. Fritz Paneth als Begleiter hochgelassen. Der Ballon nahm anfangs die Richtung gegen den Donaukanal, ging dann nordwestlich in sehr langsamer Fahrt über die Brigittenau, übersetzte um 10 Uhr 17 die Donau an der Nordwestbahnbrücke. Um 11 Uhr 48 wurde Lang-Ezersdorf überflogen, um 11 Uhr 20 Steiten, um 12 Uhr 18 Groß-Rußbach. Durch Zuhilfenahme der Reißbahn wurde auf einem Felde bei Klein-Ebersdorf, zwei Kilometer von der Bahnstation Wetzelsdorf der Mittelbacher Lokalbahn die Landung sehr glatt vollzogen. Die größte erreichte Höhe beträgt 1400 m, die zurückgelegte Strecke 27 km.

Die Bedingungen des Wettbewerbes um den von Seiner kaiserlichen Hoheit dem durchlauchtigsten Herrn Erzherzog Josef Ferdinand für eine Fuchsballonfahrt gewidmeten Preis lauten:

1. Der Wettbewerb um den Preis kann nur gelegentlich einer vom k. k. Österreichischen Aëro-Klub veranstalteten Fuchsballonfahrt erfolgen.

2. Bewerber, beziehungsweise Gewinner ist der Führer des Fuchsballoons, wenn er den Wettbewerb vorher beim k. k. Österreichischen Aëro-Klub angemeldet und

die folgenden Bedingungen erfüllt hat, unbeschadet dessen, von wem der Ballon zur Fahrt angemeldet wurde.

3. Außer dem Fuchsballon müssen noch mindestens sechs Ballons an der Fahrt teilnehmen.

4. Der Führer des Fuchsballoons erwirbt den Preis, wenn kein Ballon näher als $\frac{1}{100}$ der zurückgelegten Distanz vom Fuchsballon landet.

5. Die vom Fuchsballon zurückgelegte Distanz, Luftlinie zwischen Abfahrts- und Landungsstelle, muß mindestens 30 km betragen.

6. Sollte dies wegen schwachen Windes nicht möglich sein, so darf der Fuchsballon erst während der letzten 15 Minuten der in den Bestimmungen des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs für die Fuchsfahrt als »längste Fahrtdauer« angegebenen Zeit landen.

7. Den Preis erhält der Führer des Fuchsballoons ohne Rücksicht auf andere ihm zufallende Preise.

8. Der Wettbewerb um den Preis ist, falls er nicht bei der ersten Fuchsballonfahrt gewonnen werden sollte, bei den folgenden Fuchsballonfahrten zulässig.

9. Aussonsten gelten die Vorschriften des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.

Der erste Wettbewerb um diesen Preis fand am 27 April statt. Gegen $\frac{1}{12}$ Uhr stieg vom Füllplatze in Leopoldau die von Dr. Etthofen geführte »Vindobona« als Fuchsballon auf. Fünf Minuten später folgte Erzherzog Josef Ferdinand in seinem neuen Ballon »Hohen-Salzburg«, ferner »Hungaria«, Führer Oberleutnant Hofstetter, Passagiere Major von Umlauf, Oberleutnant Tintner; »Sonja«, Führer Dr. Baron Constantin Economo, Passagiere Baron Plener, Oberleutnant Heller; »Ragusa«, Führer Oberleutnant Hauswirth, Passagiere Oberstleutnant Uzelac; »Excelsior«, Führer Max Mautner, Passagiere Dr. Fritz v. Doktor, Direktor R. Mark, Oberleutnant von Führling; »Tirol«, Führer Ingenieur Paul Kört, Passagiere Leutnant Rosental, W. Herbst, R. Nenrat, Führerspirant Brückner; »Austria«, Führer Hauptmann Engel, Passagiere Schiffleutnant v. Gatter, Leutnant Berger. Der durch eine weiße Binde um den Äquator kenntliche Fuchsballon schlug die Richtung gegen Oberhollabrunn ein und landete ungefähr 10 km östlich von diesem Ort. Knapp hinter ihm folgte der Ballon des Erzherzogs, der auch ihm zunächst zur Erde ging. »Sonja« und »Ragusa« landeten östlich, »Anstria« westlich vom Fuchsballon. Der Ballon »Tirol« setzte die Fahrt bis Zaam fort. Da Erzherzog Josef Ferdinand, der Sieger der Fuchsfahrt, in einer geringeren Distanz vom Fuchsballon landete als ein Zwanzigstel der absolvierten Strecke, hat Dr. Etthofen den Preis nicht erhalten.

Widerruf!

Die am 9. Mai bekanntgemachte Auktion
betrifft

**2 Parseval-Luftschiffe
1 Ballonhülle**

findet nicht statt!

Hahn, Gerichtsvollzieher in Cöpenick.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Couannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences,
de l'Industrie et des Sports Aéronautiques.

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

NOTIZEN.

DAS ASPERNER FLUGMEETING findet vom 15. bis 22. Juni statt.

PERCIVAL SPENCER, der bekannte englische Aeronaut und Ballonkonstrukteur, ist am 12. April in London gestorben.

DIE TÜRKISCHE REGIERUNG bat bei der Luftverkehrs-Gesellschaft in Bitterfeld ein Parseval-Luftschiff bestellt, welches bereits in einigen Tagen zur Ablieferung gelangt.

IN TROYES klappte am 21. April ein mit zwei Unteroffizieren besetzter Militär-Doppeldecker oberhalb des Lagers von Mailly um und stürzte ab. Die beiden Flieger erlitten sehr schwere Verletzungen, dürften aber am Leben bleiben.

KÖNIG ALFONS von Spanien empfing dieser Tage in Madrid den jungen Mathematiker Louis Acedo, der ihm Pläne und Zeichnungen zu einem von ihm erfundenen Monoplanflieger vorlegte. Der König interessierte sich lebhaft für die Erfindung und sagte dem Erfinder seine Unterstützung zu.

EINE FERNFAHRT von 470 km machte am 20. April der kleine Lenkballon »P. 5« der italienischen Armee. Er stieg um 6 Uhr 40 Minuten früh in Bracciano bei Rom auf und kam ohne Zwischenlandung am 2 Uhr 56 Minuten nachmittags in Boscomantico bei Verona an, wo er glatt ulederging.

ZUR FÖRDERUNG der österreichischen Luftflotte hat sich in Wiener-Neustadt ein Komitee gebildet, an dessen Spitze der neue Bürgermeister Viktor Praschek steht. Vorläufig sind einige aviatische Sonntagveranstaltungen in Aussicht genommen, für die ein interessantes Programm ausgearbeitet wird.

AMUNDSEN, der Südpolentdecker, hat kürzlich in San Francisco als Passagier eine Ätropolitanfahrt teilgenommen. Der Fliegerapparat wurde von dem dänisch-amerikanischen Fliegerzeugfabrikanten Christensen gesteuert. Amundsen machte bei Christensen eine Bestellung für zwei Ätropolitan, die er bei seiner bevorstehenden Nordpolexpedition verwenden will.

AUS UJVIDÉK (Nennats) wird gemeldet, daß dort zu Pfingsten eine aviatische Veranstaltung stattfindet, über die Erzherzog Josef das Protektorat übernommen hat. An der Spitze des vorbereitenden Komitees stehen Obergespan Matkovits und Gemahlin sowie Bürgermeister Demetrovics. Es dürfte sich um Schandfige handeln, da bisher keine Proposition eines Meetings vorliegt.

VERMISST wird der am 20. April in Kassel mit dem Kaufmann Weyland vom Kurhessischen Verein für Luftschiffahrt als einzigen Korbinassenen angestiegene Ballon »Ilee«. An der Suche nach dem Ballon beteiligten sich Pioniere aus Münden, Forstbeamte und Automobils des Kurhessischen Automobil-Klubs. Aller Wahrscheinlichkeit nach ist der Ballon im Sturm im Kaufinger Wald verunglückt.

BEI ROMANSHORN verunglückte am 18. April Ingenieur Gaell mit einem Wasserflugzeug auf dem Bodensee. Der Aviatiker vollführte von Friedrichshafen aus trotz ungünstiger Witterung einen Flug über den Bodensee nach Romanshorn. Als er den Rückweg antreten wollte, wurde er plötzlich von einer B3 erfaßt, so daß der Flugapparat senkrecht in den See stürzte. Gaell konnte sich retten, der Hydroaeroplan versank jedoch.

EIN BÖSER ABSTURZ ereignete sich am 24. April in der Nähe der bayrischen Militärlagerstation Oberschleißheim. Bei einem zu steilen Gleitflug wurde der Oberleutnant von Gernerheim mit seinem Passagier Leutnant Schinnerer in eine Baumgruppe geschleudert. Der Fliegerapparat, ein Doppeldecker, wurde vollständig zerstört und die Insassen flogen in weitem Bogen hinaus. Oberleutnant Gernerheim erlitt hierbei tödliche Verletzungen.

IN DIE SCHWEIZ geriet am 20. April ein französisches Militärluftzeug, dessen Führer sich verirrt hatte.

Der französische Offizier Gaupert saß in Uniform im Lenkerstuhl. Er war am Morgen in La (Departement Ober-Marne) aufgestiegen und nach einer Zwischenlandung in Dijon weitergeflohen, um in Belfort zu landen, verfehlte jedoch den Weg und überflog, von Wolken eingehüllt, den Murten, den Bieler und den Neuchâtel See und ging bei Vavre nieder. Er nahm den Rückweg per Eisenbahn.

DER SPIESS-BALLON, das erste starre Luftschiff Frankreichs, dessen Erprobung nun schon vor Monaten ankündigte, verließ am 16. April zur ersten Probe seinen Schnepfen zu Saint-Cyr. In Anwesenheit des Kriegsministers Etienne wurde der große Ballon mittels Schienenwagen aus der Halle gezogen, dann nach Versuchen mit seinen Motoren und Schrauben an Seilen gehalten und einigen Proben auf seine Leukbarkeit unterzogen.

FÜR DIE FRÜHJAHR-FLUGWOCHE von Berlin, die vom 25. Mai bis 1. Juni auf dem Flugplatz Johannisthal stattfindet, stehen Preise im Betrage von 55.000 M. zur Verfügung, die von folgenden Stiftern gespendet wurden: das königlich preussische Kriegsministerium 25.000 M., Lotterie 10.000 M., Nationalflugspende 10.000 M., Manoll-Preis 5000 M., Kaiserlicher Automobil-Klub 2000 M., Verein deutscher Motorfahrzeug-Industrieller 1000 M., Flug- und Sportplatz Berlin-Johannisthal G. m. b. H. 1500 M., Gemeinde Johannisthal 500 M.

FÜR DEN »SCHICHT-FLUG« wurden folgende grundlegenden Beschlüsse gefaßt: Der Flug soll am 14. September vom Flugfeld Aspern seinen Anfang nehmen und über Prag, Leitmeritz, Brünn, Budapest nach Wiener-Neustadt führen. Die Konkurrenten können die Strecke in beliebigen Etappen zurücklegen, müssen aber in den vorgeschriebenen Stationen landen. In Wiener-Neustadt werden die Flieger gesammelt. Den Abschluß bildet ein Geschwindigkeitsrennen von Wiener-Neustadt nach Aspern, das am 22. September nachmittags stattfinden soll.

IM ENGLISCHEN UNTERHAUSE stellte am 17. April der Abgeordnete Middlemore die Anfrage, ob die wichtigsten Werften, Arsene und Flottenstützpunkte Englands innerhalb des Aktionsradius von der deutschen Küste kommender Zeppelin-Luftschiffe liegen und ob die britischen Flottenwerften und Arsene mit Verteidigungsmitteln gegen einen Angriff aus der Luft versehen seien. Der Zivillord der Admiralität Lambert beantwortete die erste Frage bejahend, falls die Verhältnisse günstig seien. Auf die zweite Frage erwiderte er, daß man im Begriffe sei, Verteidigungsmaßregeln gegen einen Angriff aus der Luft zu treffen.

EINE FAMILIENTRAGÖDIE, die zum Tell in den Lüften spielte, wird aus New York berichtet. Der mexikanische Aviatiker Ribas — so lautet die Darstellung — verlebte sich in die Tochter des Multimillionärs Aldegonda in Louisville. Die Eltern wollten eine Heirat nicht zugeben. Der Aviatiker entführte die Braut in seinem Flieger. Der Bruder der Entführten verfolgte das in den Lüften dahinschwebende Liebespaar mit einem Automobil. Als das Fliegerzeug infolge eines Motordefektes niedriger gehen mußte und nur mehr etwa 3 m vom Erdboden entfernt war, schoß der junge Aldegonda aus einem Browning auf den Aviatiker, der mit der Fliegermaschine herabstürzte. Der Aviatiker war sofort tot, seine Braut kam bei dem Sturze zwar unversehrt davon, doch beging sie gleich darauf Selbstmord.

IN KONSTANZ sieht man mit Interesse dem Wasserflugzeug-Wettbewerb entgegen, den dort die Südwestgruppe des Deutschen Luftfahrer-Verbandes in der Zeit vom 28. Juni bis 5. Juli auf dem Bodensee veranstalten wird. Als Platz für die Abhaltung des Meetings wurde ein 28.000 m² großes Terrain beim Wasserwerk Konstanz ausgewählt, das hinter einem Walde liegt. Die Stadt wird dasselbe käuflich erwerben. Auf dem Platze werden feste Fliegergeschuppen erbaut, um das Feld auf diese Weise als dauerndes Flugfeld nach den Bestim-

mungen des Deutschen Luftfahrer-Verbandes herzurichten. Die Aviatikwerke in Mühlaben werden dann das Gelände dauernd für die Anspöherung ihrer Wasserflugschiffe besetzen. Auf den Maschinen der Wasserflugschiffbauwerke Friedrichshafen macht der Schweizer Pilot Gsell schon eifrig Probeflüge.

MICHAEL SZÉKELY, der bekannte ungarische Aviatiker, erlitt am 26. April in Budapest einen schweren Unfall. Er probierte um $\frac{1}{4}$ 7 Uhr früh auf dem Rákóser Flögelde einen neuen Apparat. Er erhob sich damit nach kurzem Anlauf in die Lüfte und gelangte rasch in eine Höhe von ungefähr 200 m. In dieser Höhe beschrieb er einige Kreise. Plötzlich löste sich das linksseitige Landrad von dem Apparat und fiel zur Erde. Der Verlust des Landrades hatte böse Folgen. Als Székely die Landung hewerkstelligte und etwa in der Mitte des Flögelfeldes zur Erde gelangte, hobte sich die Maschine tief in den Boden ein, wobei der Apparat in Trümmer zerfiel. Székely wurde aus seinem Sitz geschleudert und lag ungefähr 10 m weit seitlich herans. Er brach sich das Kinn und erlitt Verletzungen am Rückgrat.

EIN SCHWERER UNFALL ereignete sich am 12. April in England. Kapitän Risk und Unteroffizier Susans von der Fliegerabteilung der britischen Marine stiegen morgens mit einer Farnham-Maschine in Farnborough auf, um Eastchurch zu erreichen. Über Sheerness überstürzte sich die Maschine plötzlich und fiel wie ein Stein aus einer Höhe von ca. 150 m herab. Es gelang zwar Kapitän Risk, sie noch einmal in die Gewalt zu bekommen, doch nur wenige Sekunden, dann fiel sie wieder und schlug mit furchtbarer Gewalt auf dem Erdboden auf. Die beiden Fahrer wurden aus ihren Sitzen herausgeschleudert. Eine Ambulance brachte sie nach dem Hospital in Sheerness, wo sich herausstellte, daß Kapitän Risk schwere Verletzungen, der Unteroffizier eine Verrenkung der Gesichtsknochen erlitten hatte. Man teilt mit, das Unglück wäre durch plötzliches Versagen des Motors entstanden.

DAS MARINELUFTSCHIFF »L. I.« ist am 21. April nach Hamburg überführt. Es wird am $\frac{1}{4}$ 9 Uhr morgens in Johannisbühl auf, erhebt sich um $\frac{1}{4}$ 9 Uhr über dem Flögelde. Der Flieger ist ein von der Fliegerabteilung der britischen Marine beschafftes Flugzeug, das am 12. April in Eastchurch auf, erhebt sich um $\frac{1}{4}$ 9 Uhr und landet. Führer des Schiffes war Kapitänleutnant Haane. Die Luftschiffhallen-Gesellschaft hat mit dem Reichsmarineamt einen vierjährigen Kontrakt abgeschlossen, wonach die Gesellschaft die Halle auf dem Flögelplatze Fußsättel dem Reichsmarineamt für ein Marineluftschiff nennen Monate im Jahre zur Verfügung stellt. Während der folgenden drei Monate wird die Halle für ein Delag-Schiff hergerichtet werden. Die Stadt verpflichtet sich, vier Jahre lang eine Subvention zu zahlen. Es sind infolgedessen verschiedene Verbesserungen an der Halle und den Nebengebäuden vorgenommen worden, z. B. eine Vergrößerung der Gasanlagen. In der Halle selbst sind für den Kommandanten und die Offiziere Räume eingebaut, und in einem neuen Gebäude ist eine Unterkunft für 180 Mann errichtet.

FÜR DIE BELGISCHE ARMÉE wurde eine neue Grundlage des Flugwesens angeordnet. Es wird eine Luftschiffkompanie geschaffen, bestehend aus mehreren Luftgeschwadern, deren jedes vier Flugapparate, vier Automobiltraktoren, vier Anhängewagen, einen Werkswagen, einen Benzinwagen sowie Zelte und Ersatzmaterial besitzt. Das Personal besteht für jedes Geschwader aus acht Offizieren, sechs Mechanikern sowie einer Anzahl von Soldaten. Die Zentralstelle des Flugdepartements ist Brasschaet, wo sich bereits eine militärische Flugschule befindet. Die Festungen Lüttich und Namur werden mit dem für ein Flugschwader notwendigen Ersatzmaterial ausgerüstet. Die Dienstzeit beim Flugwesen wird als Kriegsdienst angerechnet und speziell vergütet. In Welryck bei Antwerpen wird eine große Ballonhalle errichtet, zwei kleinere werden in Lüttich und Namur gebaut. Das Kriegsdepartement hat bei den »Zodiac«-Werken in Paris einen Lenkballon bestellt. Der-

selbe soll zusammen mit dem bereits vorhandenen Luftschiff »La Belgique« in Antwerpen stationiert werden.

DIE KRIEGSMÄSSIGE Ballonverfolgung, welche der Frankfurter Verein für Luftschiffahrt in Verbindung mit dem Militär arrangierte, fand der Witterungsmstände halber nicht am 19., sondern am 20. April statt. Das unruhige Wetter hatte noch die weitere Folge, daß kein einziger Lenkballon, noch auch ein Aéroplan an der Ballonverfolgung teilnehmen, so daß diese in gewohnter Weise nur durch Automobile vorgenommen wurde. Dabei zeigte sich wieder die schon wohlbekannte Tatsache, daß bei frischem Wind die Ballons ihren Verfolgern zumeist entkommen. Sieben Ballons stiegen auf, die von einigen 30 Automobilen verfolgt wurden. Es gelang jedoch nur, einen einzigen Ballon gefangen zu nehmen, und zwar dadurch, daß der Ballon »Frankfurt« beim Niedergehen in die Zweige eines Baumes geriet; ehe der Ballon sich wieder befreien konnte, wurde er von zwei Automobilisten, den Herren Kleyer und Opel, mit Beschlag belegt. Die anderen sechs Ballons landeten, ohne von Automobilen erreicht zu werden, in Unterfranken. Jedem Ballon und jedem Automobil war ein militärischer Beobachter beigegeben.

ZUM ABSCHLUSSE des Winter-Militär-Fliegerkurses in Wiener-Neustadt wird uns von dort geschrieben: »Ende März schloß der Militär-Fliegerkurs für jene Frequentanten, welche im Oktober hier einrückten. Das Abschlußergebnis ist als ein glänzendes zu bezeichnen, nachdem nicht nur sämtliche Frequentanten die Pilotenprüfung absolvierten, sondern trotz der an und für sich ungünstigen Winterwitterung auch die erst nach 60 qualifizierten Aufstiegen mögliche Feldpilotenprüfung abgelegt haben. Ist auch die präzise Absolvierung militärischer Aufgaben im allgemeinen etwas Selbstverständliches, so muß dies hier dennoch hervorgehoben werden, da in der Fliegerausbildung heute immerhin noch viele sich der Macht des Menschen entziehende Einflüsse hemmend entgegenstellen. Daß das weiteste Ziel der Fliegerausbildung, das Feldpilotendiplom, von sämtlichen Fliegern erreicht wurde und dabei, abgesehen von kleinen Apparatschäden, keine Verletzungen und Unfälle zu verzeichnen sind, gibt Zeugnis von der über die Dienstpflicht hinausragenden eifrigen Tätigkeit der Frequentanten sowie von außerordentlich tüchtiger und ansehnlicher Leitung der Pilotenschule und schließlich auch von der besonderen Eignung des Wiener-Neustädter Flögelfeldes. Herrn Oberleutnant Müller ist als Kommandanten des Kurses zu dem schönen Erfolge bestens zu gratulieren.«

DER »STAGL-MANNBARTH« feiert jetzt seine Auferstehung. Er wird nämlich zu photographischen Aufnahmen von Teilen Niederösterreichs nach dem Verfahren des verstorbenen Hauptmanns und Kapitäns Theodor Scheimpflug herangezogen. Die »Erste Österreichische Luftverkehrs-Gesellschaft«, der der Ballon gehört, hat sich mit dem Scheimpflugischen Konsortium fusioniert. Das Kriegsministerium hat, wie man meldet, für Versuche großen Stiles auf eigene Kosten die Gas- und Benzinbeistellung für den Ballon, den Hauptmann Manubarth lenken wird, für eine Reihe von Wochen übernommen. Die Generaldirektion des Grundrentenkatasters hat auf Initiative ihres Chefs, Sektionschefs Dr. von Globocnik, gleichzeitig dem Verfahren der Landesaufnahme aus dem Luftschiff eine Reihe von Aufgaben gestellt zur Prüfung seiner Verwendbarkeit für die in Einleitung begriffene großstädtische Neuaufnahme in dem großen Maßstabe 1:1000. Von derselben Behörde stammt ferner auch die Anregung einer Luftschiffaufnahme aller österreichischen Fremdenverkehrsorte. Diese Luftschiffaufnahmen sollen photographische Vogelperspektiven solcher Orte bringen und, wo es irgend angeht, auch Photopläne. Sie sollen eine farbenplastische Darstellung der Höhen erhalten. Dossent Dr. Karl Pencker und Ingenieur Gustav Kammerer werden die Arbeiten leiten. Die ersten Aufnahmen sollen von Klosterneuburg und Mödling samt Umgebung gemacht werden. — Der Stagl-Mannbarth-Ballon, der jetzt übrigens »Anstria« heißt, führte am 17. April schon eine kleine Probefahrt aus.

DEN DREI FLIEGERKURSEN der Armee, welche jetzt begonnen haben, nämlich dem Doppelkurs in Wiener-Neustadt (der vorläufig auch denjenigen von Ujvidek vertritt) und dem Kurs von Fischamend geborene folgende Offiziere an: die Oberleutnants: Gustav Stodny (IR. 14), Ferdinand Banfield, Josef Illicher (beide von IR. 17), Egar Caspari (IR. 19), Josef Jaklic (IR. 27), Erich Kahler (IR. 29), Josef Smetana und Karl Nikitsch (IR. 35), Jano Kara (IR. 44), Otto Blumenwitz (IR. 45), Viktor Sibrava (IR. 54), Hugo Schwab (IR. 57), Robert Oswald (IR. 62), Ljubiša Kosačovic (IR. 78), Ferdinand Ritter von Cavallar (IR. 90), Ernst Platz (IR. 91), Nikolaus Wagner von Flerchheim (IR. 101), Rudolf Koppl (bb. IR. 1), Peter Freiberr Balch von Vajadiades (HR. 7), Georg Edler von Lehmann (UR. 4), Robert Schwarz (FKR. 30); die Leutnants: Alfred Heide (IR. 1), Oskar Fekete (IR. 5), Leopold Zwicker (IR. 17), Karl Klimitsch (IR. 23), Viktor Howy von Wallersberg (IR. 27), Rudolf Knos (IR. 29), Maximilian Perint (IR. 47), Karl Saheditsch (IR. 94), Adolf Fürst (IR. 102), Bruno Molteni (bb. IR. 2), Albrecht Sanchez de la Cerdá (bb. IR. 4), Johann Vechers (FJB 5), Manfred Georgievics (FJB. 28), Friedrich Rosenthal (DR. 18), Artur Böhm (FKR. 30), Adolf Pieler (FAR. 5), Johann Gehnik (TD. 18) und Hauptmann des Ingenieuroffizierskorps Ferdinand Dentelmoser, zugeteilt der 8. HB.-Abteilung des Kriegsministeriums. Kommandant des Wiener-Neustädter Fliegerkurses bleibt Oberleutnant Müller, als Instruktoren sind zugeteilt die Oberleutnants Holeks, Smicks, Ebner und Schonofsky und Leutnant Mandl.

DER VORTRAG über Luftschiffahrt, den der Herausgeber unseres Blattes am 22. April hielt, hatte einen glänzenden Erfolg. Der große Saal der Wiener »Urania« war mit einem überaus vornehmen Publikum bis an die äußerste Grenze seines Fassungsvermögens gefüllt. Unter den Anwesenden befanden sich zwei Minister und mehrere Sektionschefs, ein Vizebürgermeister der Stadt Wien, mehrere Abgeordnete, die Spitzen und viele Mitglieder der aeronautischen und sonstigen Sportvereinigungen, eine große Anzahl von Offizieren des Kriegsministeriums, der Marinesektion, des Generalstabes, der Luftschifftruppen und anderer Heeresabteilungen. Auch sehr viele Damen bewiesen durch ihr Erscheinen ihr Interesse an der Luftschiffahrt. Der Vortragende wurde mit lebhaftem Applaus begrüßt und am Schlusse seiner Ausführungen dankte ihm die Hörerschaft durch lang anhaltenden, stürmischen Beifall. Die Tagesblätter haben inzwischen in umfangreichen Berichten den Hauptinhalt bekanntgemacht. Der Vortrag, der nahezu zwei Stunden währte, erscheint diesmal nicht, wie es bisher üblich war, in der »Wiener Luftschiffer-Zeitung«, weil wir ohnehin stets mit außerordentlicher Stoffüberfülle zu kämpfen haben. Er wird aber in einem Sonderabdruck herausgegeben werden.

VERBRANNT ist ein militärischer Kugelballon, der am 26. April in Fischamend aufstieg und in Tulln landete. Die Abfahrt fand um 11 Uhr vormittags statt. Gondelassessor war der Führer Oberleutnant Adario sowie die Leutnants Haidn und Scheidl, die derzeit Frequentaanten des Luftschiffkurses sind. Bei der Landung, die um 1/4 Uhr nachmittags erfolgte, geriet der Ballon in Brand und war in wenigen Augenblicken total vernichtet. Die Offiziere kamen glücklicherweise ohne Verletzung davon. Der Ballon war, wie erwähnt, Eigentum der Militärluftschiffabteilung und faßte 700 m³ Gas. Er war ein Übungsballon, der zur Ausbildung der Luftschifferoffiziere diente und gewöhnlich mit Frequentaanten des Luftschiffkurses unter Leitung eines Führers Fahrten absolvierte. — Die Ursache solcher Verbrennungen ist in der Regel der Mangel der nötigen Vorrichtung bezüglich des

Ranchens oder bei der Landung zusammenströmenden Leute. In dem Fachwerke »Grundzüge der praktischen Luftschiffahrt« von Victor Silherer heißt es gleich zu Beginn des Kapitels von der Landung: »Vor allem darf der Luftschiffer ja nicht vergessen, gleich den ersten Leuten, die an den Korb herankommen, anzurufen: »Keine Pfeifen, keine Zigarren — weg mit Pfeifen oder Zigarren, sonst gehen wir alle miteinander in Flammen auf!« Diese Ermahnung bezüglich der brennenden Pfeifen und Zigarren muß dann noch oft wiederholt werden, weil, wenn sich ein bewohnter Ort in der Nähe befindet, fortwährend neue Leute herankommen. Es ist daher auch gut, die zuerst Anwesenden zu ersuchen, alle noch später Kommenden wegen der Feuergefahr zu warnen.«

VON DOVER NACH KÖLN flog am 17. April der britische Flieger Hamel mit dem Passagier Frank Dupré. Er stieg um 12 Uhr 35 (englische Zeit) mittags in Dover auf, überflog den Kanal und Belgien, flog auf den Rhein zu, dessen Lauf er dann folgte und landete nach fünfstündiger nonunterbrochener Fahrt in Köln. Die Luftlinie Dover—Köln beträgt 410 km, Hamels Weg etwa 550 km. Als Hamel und sein Passagier gelandet waren, hatte sich das Gerücht verbreitet, zwei englische Offiziere, welche in London angestiegen wären, wären in Köln, weil sie sich im Nebel verirrt hätten, gelandet. Das Flugzeug sei, soieß es, vorläufig beschlagnahmt worden. Diese Nachricht stellte sich jedoch als irrig heraus. Die Flieger wurden von den deutschen Offizieren der Fliegerstation in der freundlichsten Weise empfangen, und man war ihnen bei der Landung wie bei der Bergung des Apparates in jeder Weise behilflich. — Hamel erzählte über seinen Flug, daß er in Belgien in sehr ungünstige Witterung gekommen sei und fünf schwere Stürme habe überwinden müssen. Dabei müßte er einmal bis über die Wolkenschicht emporsteigen, so daß er längere Zeit die Orientierung und den Ausblick auf die Erde verloren habe, Regen und Sturm haben ihn überdies veranlaßt, zeitraubende Umwege zu machen. Er hatte ursprünglich die Absicht, durch Belgien über Brüssel auf direktem Wege auf Köln zuzusteuern, ist aber durch den Wind in nördlicher Richtung abgetrieben worden. Er konnte erst in Emmerich wenden und von dort in direkter Linie nach Köln fliegen.

IN BUDAPEST soll eine aviatische Zentrale für Ungarn entstehen. Dieselbe hätte militärischen und zivilen Zwecken zu dienen. Sie soll nicht nur Hangars, Werkstätten und eine Pilotenschule umfassen, sondern auch verschiedene wissenschaftliche Institute, so Versuchsstationen für Motoren, Propeller und Aerodynamik, technologische Institute für physikalische und chemische Untersuchungen, ein Institut für Überprüfung aviatischer Erfindungen, ein aerologisches Observatorium, außerdem eine ständige aviatische Ausstellung, ein aviatisches Museum und ein Patentverwertungsbüreau. Auf je 50 km Entfernung, von Budapest radial ausgehend, sollen kleine Flugstationen für Benzinabnahmen, Reparaturen und Notlandungen errichtet werden. Um die Schaffung dieser Zentrale zu ermöglichen, hat ein großes Landeskomitee, an dessen Spitze Erzherzog Josef als Protektor steht, eine Geldsammlung eingeleitet. Am 11. Mai finden unter dem Protektorat des Erzherzogs Josef an dem neuerrichteten Flugfelde in Ujvidek große aviatische Veranstaltungen statt. An den Flügen beteiligt sich auch der Kommandant der Luftschiffabteilung, Oberleutnant Uselac. Die Hauptstadt Budapest hat sich, wie man meldet, bereit erklärt, für die Zwecke der aviatischen Zentrale 15 Jahre hindurch eine Jahressubvention von 60.000 K, insgesamt also 900.000 K zu gewähren. Auch die Ministerien für Landesverteidigung, Handel, Ackerbau und Kultus und Unterricht zeigen sich bereit, eine Jahressubvention von

je 60.000 K zu gewähren, solange die ungarische Aviatic auf diese Subvention angewiesen ist. Zusammen würde das eine Jahresubvention von 800.000 K für die aviatische Zentrale bedeuten. Hierzu kommen noch die Subventionen des gemeinsamen Kriegsministeriums und die Ergebnisse der Landessammlung, die das Fliegerfest in Ujfidék zum Ausgangspunkt haben soll. Die Sammlung besawet übrigens ferner die Errichtung noch von anderen Flugplätzen in Ungarn und Kroatien, die Anführung von Neukonstruktionen ungarischer Flugtechniker, die Ansetzung von Preisen, den Ankauf von Flugmaschinen für die Armee und die Fürsorge für verunglückte Piloten und deren Hinterbliebenen. Für die Budapest Zentralstation ist die Csepel-Insel in Aussicht genommen.

DER WETTFLUG »Rund um Berlin 1913«, den der Kaiserliche Automobil-Klub, der Berliner Verein für Luftschiffahrt und der Kaiserliche Aero-Klub unter dem Protektorat des Prinzen Heinrich von Preußen gemeinsam am 30. und 31. August veranstalten, ist offen für deutsche Offiziere des Heeres und der Marine mit einem Flugzeug einer deutschen Heeresverwaltung oder der Marine und Mitglieder eines der drei veranstaltenden Vereine, welche anerkannte Flugzeugführer sind, wenn diese bei der Anmeldung schriftlich erklären, daß sie sich nur um die Ehrenpreise bewerben wollen (Klasse A), ferner für die vom D. L. V. anerkannten Flugzeugführer, welche bei der Anmeldung erklären, sich nur um Geldpreise bewerben zu wollen (Klasse B). Die Zahl der Teilnehmer am Wettbewerb B wird auf dreißig beschränkt. Es werden auf keinen Fall mehr als drei Flugzeuge eines Eigentümers zugelassen. Flieger- und Flugzeug- und Motorenwechsel ist unzulässig, jede Reparatur ist gestattet. Die Flieger der Klasse A, welche nicht auf einem einer Heeresverwaltung oder der Marine gebörenden Flugzeuge fliegen, erhalten: a) Freie Hin- und Rückbeförderung der Flugzeuge und der notwendigen Ersatzteile als Frachtgut zwischen Heimatsort und Flugplatz. b) Freie Unterbringung der Flugzeuge in Zelten, auf dem Flugplatz für Answärtige. c) Ersatz der baren Auslagen für Betriebsstoffe für die Flüge und für Anbringen, Entzerzen der Nummern. d) Es stehen Kraftwagen kostenlos zur Verfügung, um Ersatzteile im Notfall zu befördern; ihre Betriebssicherheit wird nicht gewährleistet. e) Die Veranstalter vergüten jeden Schaden am Flugzeug, der beim Abflug während des Fluges oder bei der Landung entsteht, bis zur Gesamthöhe von 500 M. Über diese Summe hinausgehende Schäden trägt der Wettbewerber selbst. Für Flieger der Klasse B ist freie Rückbeförderung der Flugzeuge bei der Eisenbahndirektion beantragt. Die Amateurlieger nmfliegen Berlin am ersten Tage einmal, am zweiten Tage zweimal auf folgendem Wege: Flugplatz Johannisthal, Truppenübungsplatz Döberitz, Flugfeld Schulzendorf, Klarahöhe bei Lindenberg, Flugplatz Johannisthal. Bei jeder Runde muß eine Zwischenlandung in Döberitz ausgeführt und je eine Wendemarke auf dem Flugfeld Schulzendorf und auf Klarahöhe außen nmfliegen werden. Die Geldpreisflieger nmfliegen am ersten Tage einmal, am zweiten Tage auf folgendem Wege zweimal Berlin: Flugplatz Johannisthal, Klarahöhe bei Lindenberg, Flugfeld Schulzendorf, Luftschiffhafen Potsdam, Flugplatz Johannisthal. Bei jeder Rundung muß je eine Wendemarke auf Klarahöhe, auf dem Flugfeld Schulzendorf und dem Luftschiffhafen Potsdam außen nmfliegen werden.

BEI DER FLUGZEUGINDUSTRIE in Deutschland ist, wie auch bei der Lenkballonindustrie, ein erheblicher Überschuß der Produktion gegenüber dem Bedarf zu konstatieren. Wie nämlich das »Berliner Tageblatt« feststellt, sind im Jahre 1912 etwa zwanzig neue Fliegfabriken entstanden, ohne daß der Bedarf sich entsprechend gehoben hätte. Es bestehen jetzt in Deutschland etwa fünfundsiebzig Fabriken, angerechnet die zahlreichen Werkstätten, in denen ein einzelner Konstrukteur einen Apparat herstellt. »Die Rentabilität der Flugzeugfabrikation hängt von der Größe des Absatzes und der Höhe der Unkosten ab. Beide stehen bei den meisten Flugwerken in einem starken Mißverhältnis. Der Absatz

beschränkt sich zu neun Zehnteln auf die deutschen Heeresverwaltungen, deren Aufträge aber nur einigen wenigen Firmen ausfallen. Das wird von den Heeresverwaltungen damit begründet, daß die Beweglichkeit des Fliegerkorps unter der Verwendung zu vieler verschiedenartiger Fliegertypen erheblich leiden würde. Denn die Bedienung jeder einzelnen Typenart von der anderen Systeme verschieden und kein Fliegeroffizier könne mehr als die Bedienung von zwei oder höchstens drei Systemen lernen. Infolgedessen könnte es bei Krieges bei Verwendung vieler Systeme sehr leicht vorkommen, daß ein Flieger und ein Flugzeug verwendungsbereit, aber nicht verwendungsfähig seien, weil der Flieger das betreffende System nicht beherrsche. Außerdem würde der Ersatz fehlender oder zerbrochener Stücke bei Verwendung vieler Systeme außerordentlich erschwert. Genau die gleichen wirtschaftlichen Entwicklungstendenzen wie beim Bau von gewöhnlichen Flugzeugen zeigen sich beim Bau von Wasserflugzeugen, nur mit dem Unterschiede, daß hier die deutsche Marineverwaltung überhaupt das einzige Abnehmerin ist. Bezüglich der Auswahl der Systeme legt sich die Marineverwaltung aus dem oben mitgeteilten Gründen die gleiche Beschränkung auf wie die Heeresverwaltung, so daß auch ihre Aufträge nur wenigen Fabriken zu gute kommen. . . Die Hoffnungen der meisten deutschen Flugzeugfabriken richteten sich seit mehreren Monaten auf zwei Stützungsaktionen: die Nationalflugschiffe und das Luftflottengesetz. Doch scheinen diese Hoffnungen für die große Mehrzahl der Fabriken recht trügerisch zu sein. Mit dem Verteilungsplan der Nationalflugschiffe sind die Fabriken, wie wir hören, im allgemeinen recht unzufrieden, und die im Luftflottengesetz angeforderten Mittel dürften hauptsächlich auch nur den Fabriken zu gute kommen, die schon jetzt Militärlieferungen haben. Die Lage der deutschen Flugzeugindustrie in ihrer Gesamtheit ist durchaus nicht günstig, und es würde falsche Scham bedeuten, wollte man diese Tatsache verheimlichen; denn selbst im Mutterlande des Fliegports, im Frankreich, kann die Flugzeugindustrie zu keiner Rentabilität kommen. Der Zusammenbruch der bekannten Firma Sommer sowie die gegenseitigen Preisunterbietungen der französischen Fabriken im Ausland, namentlich in Rußland, reden eine zu deutliche Sprache.

AUF 1200 KILOMETER haben es die deutschen Leutnants Canter und Böhmer bei ihrem Rundflug gebracht, über dessen grandiosen Anfang bereits berichtet wurde. Der Start fand am 31. März in Jüterbog um 6 Uhr 55 morgens statt. An Bord der Rumpier-Taube (85 H. P. Stahl-Mercedes) befanden sich 190 l Benzin und 25 kg Öl, da ein Stundenverbrauch von 30 l angenommen wurde. Der Weg ging nun zunächst nach Johannisthal, welches um 7 Uhr 37 in Sicht kam. Dann wurde Berlin überflogen und um 8 Uhr 38 trafen die Offiziere in Küstrin ein. Hier entschied sich Canter, wegen der außerordentlich starken Gegenwinde einen nördlichen Kurs einzuschlagen. Es wurde zunächst der Weg nach Stettin genommen, welches um 9 Uhr 35 in Sicht kam. Hier wurde eine Meldung abgelesen. Von Stettin wurde dann nordwestliche Richtung eingeschlagen und zunächst Neubrandenburg um 10 Uhr 39, Lübeck um 12 Uhr 30 erreicht. Die Taube war nun fast sechs Stunden in der Luft. Wegen der Nähe des Meeres sowie des zur Neige gehenden Benzinvorrats wurde um 1 Uhr 4 Minuten in Malente-Gremmshöfen gelandet. Die zurückgelegte Strecke betrug genau 599 km, so daß sich eine mittlere Geschwindigkeit von rund 97,4 km ergab. Leutnant Canter hatte die Absicht, seinen Flug gleich fortzusetzen, wurde aber durch besonders schlechtes Wetter zurückgehalten; das Flugzeug mußte zwei Tage und Nächte unbedeckt im Freien, Sturm und Regen ausgesetzt, einbringen, durch Stricke und Pöbcke in der Erde fest verankert. Am 3. April um 8 Uhr 5 Minuten morgens startete Canter von Malente und flog über Plön nach Kiel. Mit einigen Unterbrechungen infolge des stürmischen Wetters erreichten die beiden Fliegeroffiziere Hamburg und dem Fuhlsbütteler Flugplatz. Da es zu spät geworden war, um den Flug nach Berlin fortzusetzen, begnügte sich

Canter, noch einige Probeflüge zu machen, bei welchen er es bis zu einer Höhe von 3700 m brachte. Das letzte Stück des Rundfluges, 265 km, wurde in 2 Stunden 40 Minuten zurückgelegt, was einer mittleren Geschwindigkeit von 95 km entspricht. Das Wetter, das am Anfang der Fahrt sehr günstig war, war bei dem letzten Teil des Fluges wieder sehr schlecht. Abgesehen von den starken Böen kam die Rumpfer-Taube in schwere Regenschauer. Die größte Höhe betrug 1000 m, der Durchschnitt 800 m. Die letzte Strecke wurde wegen der sehr tiefliegenden Wolken in einer Höhe von nur 400 m durchfliegen. Während des ganzen Rundfluges, der elf Stunden 34 Minuten und etwa 1200 km betrug, wurde weder an dem Motor noch an dem Flugzeug irgend eine Reparatur vorgenommen.

VOM WIENER NEUSTÄDTER FLUGFELDE wird uns berichtet: Die ersten zwei Drittel des März brachten eine Reihe von Frühlingsstagen, die durch ruhiges, klares Wetter den Flugübungen äußerst günstig waren, dagegen machte sich im letzten Monatsdrittel neblig, niederschlagsreiches und stürmisches Wetter namentlich fühlbar und wirkte hemmend auf die Flügeltätigkeit. Es konnten bis zum 17. März zwölf Flugtage verzeichnet werden, während bis zum Monatschluß nur vier Flugtage hinkamen. An diesen 16 Tagen wurde durch insgesamt 26½ Stunden auf dem Felde geflogen. Die Flugzeit der 16 Überlandflüge beträgt 30 Stunden. Sämtliche Überlandflüge wurden von unseren Offizierspiloten absolviert, erstreckten sich über Neunkirchen einerseits, Baden-Grammat-Neusiedl oder Fischamend anderseits und galten der Erlangung des Feldpilotendiploms. Sie wurden daher auf Militär-Erich-Monoplanen in Höhen von 1900 bis 1900 m durchgeführt und endeten durchwegs mit glatter Landung in Gleitflugschrauben. Durch diese Flüge erwarben sich Oberleutnant Franz Smicka, Leutnant Anton Libowitzky, Oberleutnant Eugen Eisner am 6.; Leutnant Otto Stianzy, Hauptmann Theodor Andrich am 7.; Leutnant Modestus Plank, Leutnant Andreas Alexey am 10.; Leutnant Oskar Dudic am 11.; Leutnant Edvard von Razemnovski, Leutnant Béla von Losowsky am 13.; Leutnant Oskar Schoczer von Mecsenef, Oberleutnant Josef von Sohar, Oberleutnant Leo Libano am 14. und Oberleutnant Richard Schnitzer am 28. den Titel eines Feldpiloten. Namentlich haben sämtliche Herren des hiesigen Offizierslehrganges vom Oktober 1912 ihr angestrebtes Ziel erreicht. Die unaufgeforderte Durchführung dieser Ausbildung ist gewiß auch ein sehr anerkanntes Verdienst der Leitung des Kurses. Am 11. März, ¼ 6 Uhr abends, überflog Hauptmann Dworschak, von Fischamend kommend, in 1800 m Höhe das Flugfeld und mußte, von Neunkirchen zurückfliegend, eingetretener Dunkelheit halber um ¼ 7 Uhr abends hier landen. Am 12. nachmittags setzte Hauptmann Dworschak mit Leutnant Dudic als Passagier den Flug nach Fischamend fort. Am 14. vollführte Leutnant Flagg mit dem Burianischen Monoplan »Schwalbe« bei schönem Flugwetter einen Dauer- und Höhenflug. Leutnant Flagg überflog die weitere Umgebung Wiener-Neustadts, blieb länger als eine Stunde in der Luft und erreichte über 2600 m Höhe. Die Landung erfolgte glatt in prächtigem Gleitflug. Oberleutnant Uzelac machte die Erstlingsflüge auf den für die Heeresverwaltung neu eingelieferten Doppeldeckern (Lohner-Pfeilflieger). Am 8. März langte für die Motor-Luftfahrzeug-Gesellschaft ein Doppeldecker (Lohner-Pfeilflieger) ein. Betriebsleiter Illner, der bisher nur Eindecker pilotierte, bewies bei den Flugversuchen die Sicherheit in der Führung auch solcher Apparate und führte mehrere Runden in 800 m Höhe aus. Dieser Apparat ist für Deutschland bestimmt. Die Herren Aladar Zsely und Ingenieur Widmann nehmen seit 26. März Flugunterricht bei Illner. Der Kommandant der Verkehrstruppenbrigade Generalmajor Tertain besuchte am 15. das Flugfeld. Leutnant Flagg, der seit Juni einen Hangar gemietet hatte und an einer Neukonstruktion eines Monoplans arbeitete, kündigte den Hangar und übersiedelte nach Fischamend.

Patentbericht.

mitgeteilt vom Patentamtsbureau Dr. Fuchs und Ingenieure Kornfeld und Hamburger, Wien, VII. Siebensterngasse 1.

Oesterreich.

Ausgelegt am 15. April 1913. Einspruchsfrist bis 15. Juni 1913.

Kl. 77 d. Hermann Pfandl und Gustav Zechenter, beide in Urfahr-Lies. — Einrichtung zur Sicherung gegen seitliches Umkippen von Aeroplanen beim Niedergehen. Unmittelbar an den Haupttragflügel liegend ist je ein um deren Wurzel drehbarer Hilfsflügel angeordnet, welche beiden Hilfsflügel beim Niedergehen in V-Stellung zueinander gebracht werden können.

Kl. 77 d. E. Rumpfer, Luftfahrzeugbau-G. m. b. H., Berlin-Lichtenberg. — Flugzeug: Die Räder des Anlaufgestelles sind derart in der Längsachse des Flugzeuges verstellbar angeordnet, daß sie sich beim Anlaufen in der Nähe des Schwerpunktes, beim Landen dagegen beträchtlich weiter vor befinden.

Deutschland.

Ausgelegt am 3. April 1913. Einspruchsfrist bis 3. Juni 1913.

Kl. 77 a. Otto Hande, Charlottenburg, Kurfürstentalallee 41. — Zielvorrichtung für Bombenabwurf aus Luftfahrzeugen zur Ermittlung des Vorhaltwinkels durch Probenschuß.

Kl. 77 a. A. A. Vorreiter, Berlin, Bülowstraße 78, und der Erben des Georg Schoedel, Johannissthal bei Berlin. — Propellerantrieb durch einen Umlaufmotor, bei dem das Gehäuse mit den Zylindern nach der einen Richtung, die allen Kolben gemeinsame Kurbelwelle nach der entgegengesetzten Richtung umeilen.

Ausgelegt am 7. April 1913. Einspruchsfrist bis 7. Juni 1913.

Kl. 77 a. Ferdinand Klepsch, Teplitz. — Flugzeug mit Schlagflügeln.

D. R. Gebrachsmuster.

Kl. 77 a. Georg König, Berlin-Südende, Brandenburgische Straße 29. — Holzprofilkörper für Flugsenge mit Metallschicht.

Kl. 77 a. Johann Groborsch, Tarnowitz, O.-S. — Flugapparat.

Kl. 77 a. Engelbert Isphording, Dorsten i. W. — Flugzeug.

Kl. 77 a. Union-Flugzeugwerke, G. m. b. H., Berlin. — Flugapparat mit einer Tragfläche.

Kl. 77 a. Union-Flugzeugwerke, G. m. b. H., Berlin. — Flugapparat.

Kl. 77 a. Thomas D. Greer, Norton, Staat Kansas. — Stabilisierungsrichtung für Flugzeuge.

LITERATUR.

»Moderne Flugmaschinen.« Von Dipl.-Ing. Alfred Marcel Joachimczyk. Berlin, 1913. Verlag von Klasing & Co. Preis 60 Pfg. — Der Verfasser hat es verstanden, jeden, der dem Flugsport Interesse entgegenbringt, über die Forderungen, die Theorie und Praxis an den modernen Flugzeugbau stellen, aufzuklären und ihm unter diesem Gesichtspunkte die neuesten französischen Land- und Wasserflugmaschinen vorzuführen. Dabei kamen ihm besonders seine als Direktor einer Flugmaschinenfabrik, Flugmaschinenkonstruktor und Flieger gemachten Erfahrungen sowie seine genaue Kenntnis der französischen Flugzeuge sehr zu statten. In verschiedenen Kapiteln werden die Einzelteile der Flugmaschinen (Rumpf, Flügel, Verpannungen, Fahr- und Schwimmgestelle, Stenerungen, Maschinenanlage) behandelt und durch über 80 Abbildungen und Konstruktionszeichnungen veranschaulicht.

»Motor.« Illustrierte Monatschrift für die Interessen des Automobilismus, des Motorbootwesens und der Luftfahrt. Viertes Heft, Berlin 1913. Verlag Gustav Braunbeck. Preis 1 M. — Das Aprilheft des »Motor« ist wieder vorzüglich. Sehr aktuell ist der gelungene Artikel von Knowledge: »Die englische Angst«, ein Beitrag zur Luftschiffpauke in England, der die Bilder und Erzählungen der englischen Zeitschriften und Zeitungen über die deutsche Luftschiffinvasion bringt. Der »Motor« hat es sich auch zur Aufgabe gestellt, dem Reiseposter im Kraftfahrzeug gerecht zu werden. So findet man im Aprilheft eine Autoreise durch Schweden sehr anregend geschildert und hübsch illustriert. Sehr wertvolles Informationsmaterial enthalten die Artikel: Deutsche Flugzeuge 1913; Anlaufvorrichtungen von Hauptmann Lodemann. Interessant ist eine Novelle von John Merriman: Das unsterbliche Automobil, die die unheimliche Erfindung eines genialen Ingenieurs behandelt; obwohl ein Produkt der Phantasie, regt sie doch sehr zum Nachdenken an. Sehr niedlich ist die Skizze: Reisen im Auto von Marcel Prévost, die das Martyrium des Kartenlesers beim Automobilfahren zum Inhalt hat. Das Hervorragen aus Situationskomik ist eine Bilderserie von 16 Skizzen, die Herrn Kanzleiasistenten Blinzer beim Fliegenlernen nach dem Hirthschen Buch im Bureau zeigt. Eine wunderbare Schilderung seiner großen Flut über dem Ruhrrevier und der Nordsee entwirft Svelack, der bekannte Kondorflieger. Alles in allem, eine Monatszeitschrift von einer Reichhaltigkeit an Text und Bildern, wie sie ihresgleichen sucht.

»Handbuch für Flugzeugkonstrukteure.« Eine übersichtliche Anleitung zur Berechnung und zum Bau von Flugzeugen. Von Camillo Haffner. Mit 35 Tabellen, 218 Abbildungen und drei Konstruktionsblättern von drei Flugzeugen. Berlin 1913. Richard Karl Schmidt & Co Preis gebunden 8 M. — Ursprünglich ein Feld utopischer Ideen und oft recht wahllosen Probierens, ist die Flugtechnik mit der Zeit ein selbständiger Zweig der Technik geworden. Obwohl noch viele Gebiete der neuen Wissenschaft in eine schier undurchdringliche Finsternis gehüllt erscheinen, so sind dennoch die allgemeinen Richtlinien festgelegt und Hunderte von Gelehrten und praktischen Ingenieuren sind an der Arbeit, durch albewußtes Experimentieren das Chaos zu entwirren. Das vorliegende umfangreiche, reich illustrierte Werk setzt die Elemente und Grundlagen der Flugtechnik voraus, es bezweckt, die als unumstößlich richtig erkannten Theorien und Berechnungsmethoden für den Flugzeugbau zu verwerten und in eine Form zu bringen, daß selbst der mathematisch minder Vorgebildete mit Vorteil davon Gebrauch machen und für die Praxis des Flugzeugbaues verwerten kann. Der als Konstrukteur und Fachschriftsteller auf dem Gebiete der Flugtechnik bestens bekannte Autor hat sein Thema in sehr weit gestecktem Rahmen behandelt und die zahlreichen Abbildungen tragen zum Verständnis der stets interessanten Ausführungen des Verfassers wesentlich bei. In der aeronautischen Literatur der letzteren Zeit findet sich unter den gleichartigen Schriften nicht bald eine, deren Auffassung so lohnend wäre wie die des »Handbuches für Flugzeugkonstrukteure«.

BRIEFKASTEN.

R. A. in W. — Über die arktische Vorexpedition des Grafen Zeppelin, die im Jahre 1910 unternommen wurde und eine schöne wissenschaftliche Ausrüstung lieferte, gibt es ein interessantes Buch, das Ihnen alle die gewünschten Aufschlüsse bringt. Das Werk heißt: »Mit Zeppelin nach Spitzbergen. Bilder von der Studienreise der deutschen arktischen Zeppelin-Expedition.« Es ist im Deutschen Verlagshaus Bong & Co. in Berlin erschienen und kostet (gebunden) 12 M.

D. FREIHERR v. K. in B. — Die höchste von einem Registrierballon — und einer aus Menschenhand in die Luft emporgegangenen Vorrichtung überhaupt — erreichte Höhe betrug 37.700 m. Der betreffende Registrierballon wurde am 31. Dezember 1912 von Professor Gamba in Pavia emporgeschickt. Als er bei Cremona gefunden wurde, zeigte es sich, daß er bis zu der noch nicht erreichten Höhe von 37.700 m gestiegen war. Den registrierten Angaben war zu entnehmen, daß in dieser Höhe die Temperatur — 55° C betrug, während das Temperaturminimum in einer etwas tieferen Lage mit — 56° 7° gemessen hatte. Der Ballon benötigte zum Aufsteigen 1 Stunde 18 Minuten und zum Herabsteigen 45 Minuten. Der zurückgelegte Weg betrug 180 km. Vorher war die größte von einem Registrierballon erreichte Höhe 32 km gewesen.

The Airship and Aeronautical Engineer

Vorzügliches, monatlich erscheinendes Fachblatt,
herausgegeben von

„The Airship Newspaper Co.“

37, Essex Street, Strand, London W. O.

Abonnement jährlich 6 Shillings.

BEZUGSPREISE

der

„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“:

Ganzjährig mit freier Postversendung:
für Österreich-Ungarn 14 Kronen
für Deutschland 12 Mark
für das übrige Ausland 16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« bitten wir unter Beischluß des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postsparkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 3, zu richten.

LA REVUE DE L'AVIATION

DE L'AUTOMOBILE ET DES SPORTS
PUBLICATION MENSUELLE ILLUSTRÉE

4^e ANNÉE.

Paraissant le 1^{er} de chaque mois.

4^e ANNÉE

Le Numéro 75 centimes. ABONNEMENTS: FRANCE, un An 6 francs; ETRANGER, un An 8 francs.

DIRECTION-REDACTION: 3, Avenue de l'Opéra, 3, PARIS.

TÉLÉPHONE: 251-84.

„La Navigazione Aerea“

Italianische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. Luigi Mina
vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag
E. Voghera, Via Po 3, Rom.

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angegliederten Vereine.

**Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen
Konstruktionschule des Luftschiffer-Bataillons.**

ERSCHEINT MONATLICH in Heften von 24 bis 32 Seiten mit
technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung
der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen - Kugelballons, Lenk-
ballons und Aeroplane - Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luft-
schiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:

ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ „ 13 „ „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

Erscheint einmal im Monat.

ENCYCLOPÉDIE DE L'AVIATION

REVUE MENSUELLE
DES PUBLICATIONS
AÉRONAUTIQUES

✓ Véritable dictionnaire des
sciences aéronautiques, cette
publication est rigoureusement
tenue à jour par un comité
d'ingénieurs. Grâce à sa classi-
fication alphabétique, on y
trouve instantanément la source
de tous renseignements, docu-
ments, explications, descriptions,
✓ méthodes de calcul. ✓

== ABONNEMENT D'UN AN ==
FRANCE : 6 Francs ✓ ÉTRANGER : 7 Francs
== Numéro Spécimen franco 60 centimes ==

LIBRAIRIE AÉRONAUTIQUE
32, rue Madame, Paris

Niederösterreichische

Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land
Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten
mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

- I. **Lebens- und Renten-
Versicherungsanstalt:**
- II. **Brandschaden-
Versicherungsanstalt:**
- III. **Hagel-Versicherungs-
anstalt:**
- IV. **Vieh-Versicherungs-
anstalt:**
- V. **Unfall- und Haftpflicht-
Versicherungsanstalt:**

Versicherungen in ganz Ziehlthänen auf das Leben des Menschen in den verschiedensten
Kombinationen, als: Todesfall-, Lebens-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie
Volkversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung); vorteilhafteste Alters-
Invaliditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse;

Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten;

versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Boden-
erzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen;

versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer an ihrem in Niederösterreich ein-
gestellten Rind-, beziehungsweise Pferdebestände erleiden sollten;

Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasser-
leitungsschäden-Versicherungen.

**Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den
Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE“ geboten.**

Sitz der Anstalten: WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, heissen ihre Adresse bekanntzugeben.

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportilberer Wien“.

Nummer 10.

Wien, 15. Mai 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Die »Zodiac-Katastrophe. — Die deutsche Frau im Ballon. — Alpine Ballonfahrt. — Der Ballon silbes verbrannt. — Ein imposanter Endkampf. — Neue Weltrekorde. — Die Landungen bei Lunéville. — Die Luftflottenaktion in Österreich. — Flugwoche in Aspern. — Todesopfer. — K. k. Österreichischer Aëro-Klub. — Nöthen. — Patentbericht. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

DIE »ZODIAC«-KATASTROPHE.

Die Katastrophe des »Zodiac XIV« vom 17. April hat aus zwei Gründen die größte Aufmerksamkeit auf sich gelenkt: erstens weil derartig schwere Unfälle, in der Aviatik an der Zahl zu verzeichnen, zweitens, weil der Unfall allerlei Rätsel aufgab. Viele Fachleute versuchten sich darüber ins klare zu kommen, wie sich die Katastrophe wohl abgespielt haben mag; es wurden umfassende Enquêtes, Untersuchungen an den Leichnamen, an dem Material, auf der ganzen Fahrtstrecke angestellt, um sichere Anhaltspunkte für eine faßliche und logisch zusammenhängende Erklärung des Ganzen zu bekommen.

Vor allem fiel die anfangs aufgetauchte Meinung einer Explosion (beziehungsweise eines Zerplatzens) des Ballons, welche den endlichen Sturz verursacht hätte, vor den ermittelten Tatsachen in nichts zusammen, denn die Besichtigung der Hülle ergab, daß dieselbe intakt geblieben war. So entstand nun die Theorie der Unvorsichtigkeit: Der Führer Aumont-Thiéville habe in 300 m Höhe, in dem Glauben, er sei nahe der Erde, die Reißleine gezogen. Dieser Ansicht traten aber verschiedene Stimmen entgegen, die einfach erklärten, so ein Fehler könne einem gewiegten Führer wie Aumont-Thiéville niemals passieren; und das gleiche gelte für den Hauptmann Clavenad, denn auch dieser sei ein geübter Ballonführer gewesen. Es sei hier an die Zusammensetzung der Mannschaft erinnert, die vollzählig ums Leben kam:

1. Jacques Aumont-Thiéville, Führer des Ballons. Er war der Sohn eines Pariser Notars,

35 Jahre alt, geübter Sportsmann, besonders Fechter; außerdem gewandter Maler. Er beteiligte sich an einer Forschungsexpedition zum Tschad-See, von der er überaus interessante Berichte zurückbrachte. Er zählte zu den fleißigsten und erfahrensten Aëronauten des Aëro-Club de France. Einmal setzte er, allein an Bord eines in Saint-Cloud aufgestiegenen Kugelballons, des Nachts über den Canal La Manche und landete am nächsten Morgen in Worcester.

2. Hauptmann Pierre Clavenad, geboren zu Paris 1878, einer der ältesten Aviatikeroffiziere Frankreichs und außerdem Ballonführer. Er bekleidete leitende Stellungen bei militärischen Stationen.

3. Rittmeister Henry de Noüe, geboren in Lyon 1878. Aviatiker, im Begriff, das Pilotendiplom zu erwerben.

4. Leutnant Hilaire M. L. de Vasselot de Régné, geboren zu Poitiers 1878. Aviatiker, seit Oktober 1912 in Etampes ühend.

5. Sergeant Henry Richez, geboren 1881, war seit Oktober 1912 aviatischer Pilot.

Die letztgenannten drei Personen waren mit der Führung eines Kugelballons noch nicht vertraut und machten diese Fahrt mit, um in der Ballontechnik instruiert zu werden. Auf dem Schauplatze der Katastrophe unweit von Malnoue fand man den Führer Aumont-Thiéville, den Hauptmann Clavenad und den Sergeanten Richez tot vor; Rittmeister de Noüe gab bald darauf seinen Geist auf und Leutnant Vasselot verschied am Abend im Spital.

Von mehreren Seiten — militärischen und zivilen — fanden Untersuchungen statt. Je genauer man forschte, desto mehr kam man zu der Überzeugung, daß zur Zeit, als der seltsame Sturz des Ballons aus 300 m Höhe erfolgte, die beiden der Führung kundigen Aëronauten tot oder bewußlos waren und daß einer der Unkundigen in der Höhe die Reißleine gezogen haben muß. Die Reißbahn war, wie der Augenschein ergab, bestimmt

betätigt worden. Die kundigen Aëronauten, so wird noch weiter gefolgert, müssen aber schon eine Weile bewußtlos, beziehungsweise aktionsunfähig gewesen sein, denn sonst hätte einer von ihnen den Ballon unbedingt während der Schleifung zwischen Fontenay-sous-Bois und Le Perreux aufgerissen; ja, er hätte ihn sogleich nach Erreichen des Bodens zum Stillstand gebracht und nicht erst die fürchterliche 4 km lange Schleiffahrt durch die Ortschaften abgewartet. Man kommt also zu dem Schluß, daß der Ballon schon wenigstens von Nogent aus ohne richtigen Führer gewesen sein muß. Daß es schon bei Fontenay wirklich Schwerverletzte in der Gondel gab, ist aus der Aussage mehrerer dortiger Steinarbeiter zu entnehmen, welche Gelegenheit hatten, in die an ihnen vorbeischleifende Gondel einen Blick zu werfen. Sie erkannten darin einige wie tot liegende Menschen.

Als definitives Ergebnis der Nachforschungen ist nach »L'Auto« etwa diese Version anzusehen:

Der Flug des Ballons über Paris ist ganz normal vor sich gegangen. Der Ballon gelangte über ein Wolkenmeer und dann begann er, ungefähr über dem Wald von Vincennes, wieder zu sinken. Er sank durch die Wolken, geriet in das schwere Hagelwetter und wurde vehement zur Erde gedrückt, die er bei Fontenay — wo der Boden in der Fahrtrichtung ansteigen beginnt — erreichte. Hier schlug die Gondel an ein kleines Haus und schon bei diesem Choc sind wohl die beiden Ballonführer verletzt worden. Ihre Leichname weisen schwere Verwundungen auf, die man nicht auf den endlichen Sturz des Ballons zurückführen kann.

Als nach dem ersten Stillstand des Ballons bei dem erwähnten Haus Leute zur Hilfe herbeieilten, sahen sie im Korb nur zwei Passagiere stehen, welche verzweifelt riefen: »Rettet uns, rettet uns!« Es war aber nicht möglich, den Ballon festzuhalten. Bei der nun folgenden wilden Schleiffahrt verwüstete der Ballon, dessen Gondel gleich einer Riesenkeule wirkte, alles, was er auf seinem Wege fand. Schornsteine wurden umgeworfen, ein Glasdach eingedrückt, elektrische Leitungen zerrissen u. s. w., so daß der Weg des Ballons sehr deutlich abzeichnete — auch hier und da mit den roten Malen einer Blutspur. Das Fort von Nogent-sur-Marne liegt an der höchsten Stelle des Terrains, über das die Schleiffahrt führte; von hier an ging es wieder abwärts über Nogent und Le Perreux, woselbst der Ballon den Boden verließ, um ziemlich hoch empor zu steigen. Beim Fort Nogent suchten bekanntlich erfolglos einige Soldaten den Ballon zu halten. Die Soldaten gaben an, daß die Insassen im Grunde der Gondel lagen; sie haben keinen Hilferuf gehört. Es ist also anzunehmen, daß die Aëronauten bei der Schleiffahrt einer nach dem andern erschlagen oder wenigstens betäubt wurden und zusammenbrachen.

Als nun plötzlich das Uawetter anhielt, oder der Ballon aus dessen Bereich kam, stieg er

mit einem Male vom Boden empor. Die jetzt eintretende vollkommene Ruhe gestattete es dem einen oder anderen Gondelinassen, sich zu erholen, und nun sog der Betreffende in größtem Verkennen der Lage die Reißleine. Das geschah in 300 m Höhe. Daraufhin erfolgte der Absturz, der nicht so vehement ausgefallen wäre, wenn man nicht, was ja im Normalfall von Vorteil ist, die Appendixleine des Ballons an dem Ring festgeknüpft hätte; so konnte sich kein den Fall bremsender Schirm bilden, und der entleerte Ballon sauste mit Wucht zur Erde, was für die Korbinsassen um so verderblicher werden mußte, als sie nicht mehr in der Lage waren, sich entsprechend zu stellen, um einen harten Stoß durch Klimmzug und Kniebeuge aufzufangen.

Bemerkenswert ist, was die Insassen dreier anderer, in Saint-Cloud zu gleicher Zeit mit dem »Zodiac XIV« aufgestiegener Ballons berichten.

MM. Destreicher und Bourgeois erzählten, daß sie die ganze Zeit der Fahrt ein sehr schlechtes Equilibre hatten. Die 240 kg Ballast, die sie mitführten, waren sehr bald verbraucht. Über Paris erfolgte z. B. ein ganz plötzlicher Sturz des Ballons um 150 m. Von 1800 m Höhe aus verfolgten dann die Luftschriffer jenes meteorologische Schauspiel, den Hagelschlag, dem ihre Kollegen zum Opfer fallen sollten. Die Landung wurde in Châlons glatt bewerkstelligt.

M. Raviaux entging mit seinen Passagieren gleichfalls dem Uawetter, indem er sich in den hohen Regionen aufhielt.

Ebenso machte es M. Letellier, der allein in einem Ballon aufgefahren war und bis auf 2500 m stieg, wo er zwar starke Windströmungen astraß, aber von allen Unbilden des Wetters verschont blieb. Auch er mußte übrigens viel Sand abgeben. Er landete ohne Ballast in Montmirail, und zwar bei starkem Wind.

Daraus geht hervor, daß es — wenn schon mit Anfliegern aufgestiegen werden mußte — das einzig Richtige gewesen wäre, den »Zodiac XIV« mit weiteren Ballastopfern so lange über dem Wolkenmeer zu halten, bis sich das Uawetter ausgetobt hatte. Offenbar ist aber die tückische Natur der Wolken von oben nicht erkannt worden.

DIE DEUTSCHE FRAU IM BALLON.

Noch um die Wende des XIX und XX. Jahrhunderts spielte die Frau in der Luftschriffahrt keine Rolle. In der Hauptsache fuhren nur Berufsluftschrifferinnen Ballon, unter denen Käthe Paulus durch ihre zahlreichen Schaufahrten und Fallschirmabstürze am bekanntesten geworden ist. Im übrigen wurde die Luftschriffahrt von Damen fast nur »passive« unterstützt, wie es ein Schriftsteller einmal ausgedrückt hat. Als aber dann gegen Mitte des ersten Jahrzehnts unseres Jahrhunderts der große Anschwung der Luftschriffahrt erfolgte, da nahm auch die Frau mehr und mehr tätigen Anteil

darau, und im Ballonsport hatte sie bald Leistungen aufzuweisen, die sich auch neben denen ihrer männlichen Sportkollegen mit Ehren behaupten. Den ersten österreichischen Damen, welche das Luftfahren tätig förderten, ist in Österreich schon durch manche Veröffentlichung ein Denkmal gesetzt worden. Nun sei es einmal erlaubt, hier der ballonfahrenden Damen des Nachbarlandes Deutschland zu gedenken. Die folgende Fahrtzusammenstellung ist nach den amtlichen Veröffentlichungen erfolgt, d. h. 1. nach den Jahrbüchern des Deutschen Luftfahrerverbandes von 1902 bis 1911 und 2. an Stelle des noch nicht erschienenen Jahrbuches 1912 nach den Angaben der »Deutschen Luftfahrerszeitung« 1911 und 1912. Ferner sind zu grunde gelegt einige Aufsätze über das allgemeine Thema: Damen als Luftschiffer¹⁾ und einige Einzelberichte über Damenfahrten, deren der Verfasser habhaft werden konnte. Als Gesichtspunkte für die Auswahl der genauer behandelten Fahrten sind aufgestellt worden: erste Leistungen, Höchstleistungen, vereinzelt dastehende Leistungen, ferner in beschränktem Maße: interessante Erlebnisse.

Als erste deutsche Damen, die an einer Ballonfahrt teilnahmen, sind Fräulein von Kehler und Fräulein Baum genannt. Sie machten im Jahre 1897 eine 1½ stündige Fahrt von Berlin nach Fürstenwalde. Jetzt, Ende 1912, hat der Deutsche Luftfahrer-Verband bereits über tausend Damenfahrten aufzuweisen. Diese Fahrten zerfallen in zwei Gruppen: 1. Fahrten, bei denen Damen nur Mitfahrer waren, und 2. Fahrten, die von Damen selbst geführt wurden.

1. Fahrten, bei denen Damen nur Mitfahrer waren.

Es waren dies durchaus nicht lauter bedeutende Fahrten.

Die ersten deutschen Damen, die Nachtfahrten ausführten, waren Frau Bamler und Frau Milarch. Frau Bamler, die auch nach einer Zwischenlandung Insassin des Korbes blieb, machte damit zugleich die erste längere Damenfahrt, und zwar von 15½ Stunden. Diese Fahrt fand im Jahre 1906 statt und führte von Godesberg nach Verdun²⁾. Interessant war auf dieser Fahrt vor allem eine Luftspiegelnng: deutlich zeigte sich den Fahrern eine Meeresküste mit ihren Einbuchtungen und Halbinseln.

Dieser ersten Damennachtfahrt im Nieder-rheinischen Verein folgten bald andere, 1907 eine solche im Frankfurter Verein. 1908 hatte der Berliner Verein deren schon vier aufzuweisen³⁾. Von diesem Jahre an nahm ihre Zahl mehr und

mehr zu. Daß der manchen Nachtfahrten eigene Zamber gerade auf das weibliche Gemüt seinen Eindruck nicht verfehlte, zeigt eine hochpoetische Schilderung, die Frau Bamler von einer Mond-scheinfahrt 1908 entworfen hat⁴⁾.

Außer den vielen ungefähr 15stündigen Fahrten, die seit jener ersten stattfanden, wurden bis jetzt schon mehr als ein Dutzend Fahrten ausgeführt, die gegen 20 Stunden und darüber währten.

Die erste fast eintägige Fahrt (23½ Stunden) machte 1908 Frau Abegg unter Führung ihres Gatten, des nachmals auf so tragische Weise verunglückten Breslauer Universitätsprofessors. Die Fahrt war eine Winterfahrt von Breslau nach Nierstein am Rhein bei durchschnittlich 20 Grad Kälte. Als erste Fahrt, die über einen Tag lang dauerte, ist die Fahrt bemerkenswert, die Fräulein Lossius im Januar 1912 unter Führung Leutnant Knörzers mitmachte: die Fahrt ging, teilweise bei mehr als 30 Grad Kälte, in 26 Stunden von Berlin nach Thomasgrad in Rußland⁵⁾.

Die glänzendste Fahrt in bezug auf die Dauer aber hat Fräulein Helene Eichler im Breisgauer Verein aufzuweisen, die im März 1912 unter Führung des Professors Liefmann eine Fahrt von dreißig und fünfzig Stunden 17 Minuten mitmachte und damit den Dauerrekord für Damen ungefähr um das Doppelte schlug. Die Fahrt führte von Gersthofen (Augsburg) nach Holstein und endete nachts wegen Nähe der Nordsee. (Siehe Nr. 3 der »Deutschen Luftfahrerszeitung« 1913.)

Wie einige der genannten Fahrten beweisen, haben die deutschen Damen auch bereits große Weitefahrten zu verzeichnen. Ein Dutzend Fahrten etwa führten über 500 km weit. Die erste davon war eine Fahrt der Frau Abegg unter Führung ihres Gatten von Breslau nach Galizien (September 1908), die weiteste, 1080 km, eine Fahrt von Fräulein Betty Köhler unter Führung des Assessors Sticker von Bitterfeld nach Rußland (September 1909).

Die bedeutendste Hochfahrt, welche die übrigen Hochfahrten von Damen nur etwa 1700 m übertrifft, machte nach dem Jahrbuch 1912 Frau Grevin unter Führung ihres Gatten mit: es war eine wissenschaftliche Fahrt, die bis — 7600 m führte (Juni 1911); bei 6000 m Höhe wurde die Sauerstoffatmung begonnen.

Mit Bezug auf das überflogene Gebiet verdienen vor allem zwei Arten von Fahrten Erwähnung: Seefahrten und Alpenfahrten. Außer an kleinen Seefahrten (nach Nordenney, Rügen, Usedom und über das Karische Hiff) haben schon zweimal Damen an einer größeren Seefahrt nach Laaland teilgenommen: Frau Thormeyer im August 1910 unter Führung des Redakteurs Stein und Fräulein Bischof im Novem ber 1911 unter Führung

¹⁾ a) Emmy la Quinte: »Damen im Korb« in Dr. Etzelmann: »Wir Luftschiffer«.

²⁾ Professor Dr. Bamler: »Damen als Ballonfahrer« in der »Deutschen Zeitschrift für Luftschiffahrt« 1910, Heft 24.

³⁾ Margarete Großer: »Die Frau im Ballonsport« in Mohl: »Der Freiball in Theorie und Praxis«.

⁴⁾ Professor Dr. Bamler: »Damen als Luftschiffer« in der »Nieder-rheinischen Zeitung« Nr. 2625 vom 5. Januar 1911.

⁵⁾ Professor Milarch: »Damenfahrten im Nieder-rheinischen V. f. L.«; III. Abt. Mitteilungen, Febr. 1907, 2. Heft.

⁶⁾ M. Große: »Eine schiffliche Ballonfahrt« in Nr. 274 des »Berliner Lokalanzeigers« 1908, und: »Fahrt des Ballons »Ernst« am 28. September 1908« im »Magdeburger Anzeiger« 1908, Nr. 100.

¹⁾ Hilde Bamler: »Eine Sommernacht im Ballon« in den »III. Abt. Mitteilungen« 1908, 16. Heft. Über dieselbe Fahrt ferner: Professor Milarch: »Godesberger Ballonfahrten« im 1. Jahrbuch des Nieder-rheinischen V. f. L.

²⁾ Bericht über die Fahrt des Ballons »Lillental« vom 21. Januar 1912. Dr. Etzelmann in den Vereinsnachrichten des Berliner V. f. L. (Febr. 1912).

von C. R. Mann. Beide Fahrten führten fast 100 km weit über Wasser, und die Fahrer berichten von dem überwältigenden Eindruck, den sie empfingen, als sie nichts als brausendes, blaugrünes Wasser, hohe, mächtige Wellen schlagend, unter sich sahen¹⁾.

Die ersten deutschen Damen, die eine Alpenfahrt unternahmen, und damit zugleich die ersten Damen überhaupt, die eine Alpenfahrt mit Leuchtgas machten, waren Fräulein E. und M. Große. Zwei Jahre hatten sie sich vergeblich bemüht, einen Führer dafür zu finden. Endlich im Juli 1909, noch ein Jahr vor Gründung des Vereins für Luftschiffahrt in Tirol, wurden sie durch eine wundervolle Fahrt entschädigt: bei glänzendem Wetter und herrlicher Fernsicht fuhren sie mit Hauptmann von Funke von Innsbruck aus über das wilde Karwendelgebirge, dessen schroffe Spitzen und scharfe Grate, Felsmauern und Geröllfelder ihnen bei flotter und anfangs tiefer Fahrt wie in Bewegung erschienen, dann über Achensee, Sonnwendgebirge, Kaisergebirge und das malerische Salskammergut bis nach Mähren²⁾. Etwa eine Woche später machten Exzellenz Frau von Reppert mit Dr. Brückelmann eine prächtige Voralpenfahrt von Zürich aus: mit wundervollem Blick auf das ganz nahe Hochgebirge überflogen sie Bodensee und Pfänder und fuhren dann über die bayrischen Königsschlösser Hohenschwangau und Neuschwanstein und über den lieblichen Schliersee nach dem Wendelstein³⁾. Seit der Gründung des V. f. L. in Tirol sind es naturgemäß hauptsächlich österreichische Damen, die sich an Alpenfahrten beteiligen; doch weisen die Jahresberichte des Vereines auch einige Fahrten deutscher Damen auf. Die eine dieser Fahrten unter Führung Obits. Cajanek ist, obgleich sie wegen ungünstiger Verhältnisse sportlich ein Mißerfolg war, interessant durch einen Stillstand bei gewitterdrohender Wolkenbildung über dem schroffen Bettelwurfgrat und durch eine alpine Landung in 2000 m Höhe⁴⁾. Eine andere Innsbrucker Fahrt, an der unter Führung des Hauptmanns Perathoner Frau Obits. Henke teilnahm, stellt eine Überquerung der Zentralalpen dar; der Ballon flog bei prächtigem Wetter über die Zillertaler Berge und die Rieserfernergruppe mit ihren schimmernden Gletschern. Die Landung erfolgte bei böigem Bodenwind, aber glatt in dem Villgratner Tal⁵⁾.

Wie die beiden zuletzt genannten Fahrten, so haben noch viele Damenfahrten mit interessanten Landungen geendet, die zum Teil durchaus keine

»Damenlandungen« waren. Einige Damen machten gleich auf ihrer ersten Fahrt Bekanntschaft damit. So landeten Frau Bamler und Frau Milarch 1906 in der hochgeschwollenen Mosel⁶⁾, und Fräulein E. und M. Große hatten 1907, veranlaßt durch allerhand Landungshindernisse, eine scharfe Landung mit kleiner Schleiffahrt in schlammigem Acker⁷⁾. Andere Damen mußten es sich sogar gefallen lassen, bei der Landung aus dem Korb hinausgewippt zu werden, z. B. Frau Dr. Strauß bei einer Fahrt unter Führung des Leutnants von Posern. Der Ballon hatte den Gebirgskamm des Erzegebirges überflogen und der Führer zog Ventil, um auf der böhmischen Seite zu landen. Da aber der Abwind viel stärker war, als man erwartet hatte, schlug der Korb heftig gegen den Boden, so daß Frau Strauß mit ihrem Gatten über Bord geworfen wurde, zum Glück ohne Schaden zu nehmen; denn sie hatten sich vorsichtigerweise ein sumpfiges Plätzchen herausgesucht; auch die beiden anderen Insassen landeten kurz darauf unversehrt. Andere Damen landeten auf Bäumen, so daß sie am Schleppseil zur Erde klettern mußten, z. B. 1908 Frau Gocht bei einer Fahrt unter Führung Leutnants Riemann auf 15 Meter hohen Fichten im Isergebirge und 1911 Frau Greven bei einer Fahrt mit ihrem Gatten auf 30 Meter hohen Tannen am Erbeskopf.

Unter den Nachtlandungen, die Damen schon beschieden waren, hatten die interessanteste wohl die Fräulein E. und M. Große unter Führung Hauptmanns von Funke. Nach einer stark böigen Fahrt, bei welcher der Sturm den Ballon schon vor dem Aufstiege beinahe entführt hätte und bei der der Ballon zweimal, da einmahl recht unsanft, auf die Erde niedergedrückt wurde, landeten sie wegen Ballostmangels inmitten von Schneegestöbern in stockfinsterer Nacht auf einer winterlich vereisten, steilen Lichtung, mitten im Böhmerwalde, wo sie dann bei 5 Grad Kälte bis zum Morgen biwakierten⁸⁾. Noch manches andere interessante Erlebnis könnte berichtet werden.

(Schluß folgt.)

ALPINE BALLONFAHRT.

Die erste Vereinsfahrt des Vereines für Luftschiffahrt in Tirol fand heuer am 20. April statt.

Die gute Prognose der Wetterkarte gab Veranlassung, den Aufstieg des Ballons »Graf Zeppelin« für diesen Tag festzusetzen. Die Fahrgäste, die Herren Martin Albrecht in Pertisau, Baumeister Loos in Schwaz und Otto Wachtler in Bozen, wurden telegraphisch herbeigerufen. Beim ersten Morgengrauen ließ das Wetter einen wunderschönen, klaren Tag erwarten, aber leider zogen

¹⁾ C. R. Mann: »Bericht über die Fahrt des Ballons »Fiedler« am 12. November 1911«, Vereinsmitteilungen des Berliner V. f. L. (November 1911).

²⁾ M. Große: »Unsere Ballonfahrt über die nördlichen Kalkalpen«, »Dahleim« 1909, Nr. 5; und »Zeitschrift des D. u. Ö. Alpenvereins« 1911: »Über Alpenluftfahrten«, S. 39.

³⁾ Dr. Brückelmann: »Die Alpen« entlang von Zürich bis zum Wendelstein«, in Kirchhoff: »Die Beschließung des Luftmeeres« und in Nr. 33 der »Deutschen Jugendblätter«.

⁴⁾ M. Große: »Eine mißglückte Karwendelfahrt«, »Münchener »Propheten«, 1911, Nr. 68 und 3. Jahresbericht des V. f. L. in Tirol.

⁵⁾ Überquerung der Zentralalpen mit dem Ballon »Graf Zeppelin«, »Innsbrucker Nachrichten« vom 3. Juli 1913, und 5. Jahresbericht des V. f. L. in Tirol.

⁶⁾ Hilde Baerler: »Moseltunke« in einer Essener Zeitung und gleichnamiger Artikel von Professor Milarch in den »Ill. Astron. Mit.« vom Februar 1907.

⁷⁾ Eine Ballonfahrt von der Mündung der Spree bis zu ihrer Quelle« in Nr. 290 der »Leipziger Zeitung« 1907 und Professor Förschel: »Luftreisen«.

⁸⁾ Eine mißliche Ballonfahrt über Böhmen«, »Prager Tagblatt«, 1909, Nr. 287.

sich bald die Wolken zusammen, und als der Ballon um 7 Uhr 20 Minuten früh zur Abfahrt bereitstand, war der Himmel fast vollständig mit Wolken bedeckt.

Wir mußten daher bestrebt sein, das drohende Unwetter so rasch als möglich zu überfliegen, und gaben in kurzen Zwischenräumen 17 Sack Ballast aus. Trotzdem geriet der Ballon über Absam in einer Höhe von 2700 m bei einer Temperatur von 4 Grad Celsius über Null in heftiges Schneegestöber, so daß wir befürchten mußten, er würde von den auf seine große Fläche auffallenden Schneemassen bald herabgedrückt werden. Um der frühen Landung zu entgehen, operierten wir Sack für Sack. Endlich entrannten wir den dunklen Nebelschwaden, in einer Höhe von 5300 m lachte heller Sonnenschein. Unter der Nebeldecke war der Ballon mit Südwestwind gegen den Bettelwurf getrieben. Über diesem hatte sich die Windrichtung um 90 Grad gedreht und wir hatten die allzu bekannte Richtung gegen das Zillertal eingeschlagen.

Noch immer machten uns auftauchende Nebelmassen zu schaffen, die durch Abkühlen des Gases den Ballon zum Sinken zu bringen drohten. Mit einer Geschwindigkeit von ca. 45 km pro Stunde, in stets zunehmender Höhe, überflogen wir das Zillertal bei Uderns, die Gerlosplatte und später Krimml, dessen prächtige Wasserfälle mit freiem Auge deutlich sichtbar waren. Fast die ganze Zentralalpenkette war durch dichte Wolkenbänken unseren Augen verborgen, nur im Süden ragten die Ampezzaner Dolomiten und die Gipfel der Palla-Gruppe wie steile Klippen aus dem Wolkenmeer, das sich gegen Westen und Westen bis in unermeßliche Fernen ausdehnte.

Die Wolken waren derart geschichtet, daß wir zwar nicht schräg, jedoch fast immer senkrecht nach unten durchsehen konnten, und wenn sich auch über richtige Orientierung manchmal geteilte Meinungen unter den Insassen ergaben, gelang es uns doch stets, den Erdpunkt, über dem wir uns befanden, sicher festzustellen.

Um 9 Uhr 10 Minuten wurde in einer Höhe von 4125 m der Großvenediger und um 9 Uhr 35 Minuten der Großglockner überflogen. Einen prächtigen Anblick von unbeschreiblicher Größartigkeit bot das Spaltengewirr des obersten Teiles der Pasterze, die in reinstem Weiß heraufgrüßte.

Lautlos: Stille herrschte hier oben, nur ab und zu unterbrochen von dem wildbachartigen Rauschen niedergehender Neuschneelawinen, die wie riesige Wasserfälle über die Wände der Sonnseiten herabstürzten.

Der Luftschiffer weiß, daß mit zunehmender Höhe in der Regel eine Rechtsdrehung des Windes zu verzeichnen ist. Unsere Fahrt bildete insofern eine Ausnahme davon, als sich der Wind diesmal nach links drehte, wodurch wir von der ursprünglichen Südostrichtung abkamen und gegen Westen trieben. Dichte Wolkenmassen unter uns hatten allmählich die Ortsbestimmung unmöglich gemacht.

Da zerteilte sich der Nebel ein wenig, ein schlanker Gipfel schaute neugierig durch die grauen Schichten und das Haus auf seinem Scheitel sagte uns, es müsse der Sonnblick sein. Erfreulicherweise hielt das Aufklären an und wir genossen wunderbare Einblicke in die Großglocknergruppe. Einen freundlichen Gegensatz zu den frisch verschneiten Eiswüsten bildeten das Rauriser und das Gasteiner Tal in ihrem leuchtenden, jungen Grün.

Wenn auch unser Ballastvorrat auf elf Sack von je 15 kg zusammengeschrumpft war, mußte doch noch die Ankogelgruppe übersetzt werden. Weiter draußen waren lauter günstige Landungsplätze bemerkbar, die man nach längerer Fahrt über die Zentralalpen nicht ungern heraufwinken sieht. Das Wetter war jetzt vollständig rein und klar geworden und die ziemlich knappe Fahrt über die steil abfallenden Gipfel der Ankogelgruppe bot so viel der reizvollsten Detailbilder, daß wir lebhaft bedauerten, die mitgeführten Platten und Films schon früher beichtet zu haben.

Unser Vorhaben, noch weiter gegen Marburg zu fahren, wurde leider durch aufsteigende Nebel, welche die Sonne verdeckten und Abkühlung brachten, vereitelt. Wenn nicht gerade das reisende Städtchen Gmünd unter uns gelegen wäre, hätten wir den grauen Feind einfach überflogen, so aber benützten wir den automatisch eintretenden Fall zur Einleitung der Landung, welche auf einem ebenen Acker, zehn Minuten oberhalb von Gmünd, ganz in der Nähe einer Gruppe von Bauernhäusern, sehr glatt vor sich ging.

Wohl versuchte der schwache Bodenwind den Ballon nach dem ersten Aufsetzen noch einmal in die Höhe zu nehmen, da klappte schon die geöffnete Reißbahn wie eine Riesenwunde durch seinen Leib und die Hülle lag auf dem Boden.

Unter Mitwirkung hilfsbereiter Leute war der Ballon in drei Viertelstunden wohl verpackt auf einen Wagen verladen. Ein kurzer Spaziergang nach Gmünd, dann ging es mit Wagen hinaus zum Millstätter See, wo eine Kahopartie nach Millstatt eine weitere Abwechslung im ereignisreichen Tag bildete. Um 11 Uhr nachts verabschiedeten wir uns in Spittal mit einem herzlichen »Auf Wiedersehen bei der nächsten Fahrt!«

F. M.

DER BALLON »ILSE« VERBRANNT.

DER INSASSE TOT.

In einer kurzen Meldung wurde bereits angezeigt, daß der am 20. April in Kassel aufgestiegene Ballon »Ilse« mit seinem einzigen Insassen, dem Kaufmann Franz Weyland, abgängig sei. Mehrere Tage lang hatten die im Kaufmännischen Forst angestellten Nachforschungen gar kein Resultat. Schließlich fand man durch Zufall die Leiche Weylands nebst den Überresten des Ballons: alles großenteils verkohlt. Der Ballon war also verbrannt. Man vermutet, daß ein Blitzschlag die Ursache der Katastrophe gewesen sei.

Ein Holzhauer, namens Heltmann, fand die Überreste der »Ilse« am 27. April vormittags im Kaufunger Forst bei Klein-Almerode, etwa 5 km westlich von Witzzenhausen. Der Mann war des Morgens in den Wald gegangen, um in dem Dickicht nach Hirschgeweihen zu suchen. Unvermittelt sah er auf seiner Streife in dem mit dichtem Unterholz bestandenen Wald am Güntersberg in dem Gebüsch Tase hängen. Als er näher hintrat, bemerkte er dann einen zum großen Teil verbrannten Korb, in dem er dann einen Ballonkorb erkannte. Heltmann benachrichtigte die Polizei, die nach Kassel dem »Karrhessischen Verein für Luftschiffahrt« Mitteilung machte.

Eine Kommission, die unverzüglich zur Stelle eilte, stellte, wie der »Berl. Lokalan.« mitteilt, folgende Einzelheiten fest: In dem fast völlig verbrannten Ballonkorb befanden sich die noch ziemlich unverstört gebliebenen Registrierapparate, aus denen hervorging, daß der Ballon eine Höhe von 3700 m erreicht hatte. Wahrscheinlich ist der Ballon trotz starker Ballastabgabe bis auf 700 m gefallen, in welcher Höhe er anscheinend vom Blitz getroffen wurde, und zwar so, daß der Wetterstrahl die Ballonhülle traf und den mit 680 m³ Leuchtgas gefüllten Ballon zur Explosion brachte. Dann ist der Ballon brennend in die Tiefe gestürzt. Entweder ist der Führer des Ballons gleich vom Blitz getroffen und getötet oder infolge der Explosion betäubt worden. Er blieb jedenfalls im Korb liegen und verbrannte. Die Überreste lassen darauf schließen, daß der Ballon von oben nach unten verbrannt ist. Soweit der Korb nicht in der Erde stak, ist er völlig verbrannt. Von dem ganzen Ballon sind nur noch etwa 20 m Segeltuch übrig geblieben. Die Leichten Teile des Führers fanden sich stark verkohlt im Korb vor.

Der Fund ist auf einen reinen Zufall zurückzuführen. Denn obwohl das Forsthaus ganz in der Nähe liegt, ist weder der sicher brennend zur Erde stürzende Ballon gesehen worden, noch ist jemand in die Nähe gekommen. Diese Gegend wird überhaupt sonst nie betreten, da der Ort dicht mit Nadelholz und Gestrüpp bewachsen und schwer zu begeben ist.

Der Ballon ist morgens kurz nach 8 Uhr bei Kassel aufgestiegen. Da in Klein-Almerode, an dem dem Fundort zunächst gelegenen Ort, damals um 1/10 Uhr ein Gewitter wahrgenommen wurde, dürfte der Absturz schon 1 1/2 Stunden nach dem Aufstieg erfolgt sein.

Man setzte nach der vergeblichen Suche schließlich eine Belohnung von 1000 M. aus, die nun der Waldarbeiter Heltmann bekommt.

Großkaufmann Weyland war Ballonführeranwärter und wollte sich durch diese Fahrt das Ballonführerzeugnis erwerben. Er war als vorsichtiger Luftschiffer von früheren Fahrten aus bekannt geworden, so daß man keine Bedenken trug, Weyland allein aufsteigen zu lassen.

EIN IMPOSANTER ENDKAMPF.

SENSATIONELLE FERNFLÜGE.

Noch nie hat der Pommery-Pokal die Flieger zu einem so gewaltigen Wettstreit angeregt wie diesmal. Am 1. Mai lief der Termin für die letzte Semesterprämie dieses Preises ab. Die Prämie erhält bekanntlich derjenige Aviatiker, der in der Zeit zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang von Frankreich aus an einem Tag den längsten Überlandflug ausführt, wobei für den Beweis die Luftlinie zwischen Ausgangs- und Endpunkt zählt. Zwischenlandungen sind erlaubt.

Als der 1. Mai heranrückte, bemühtigte sich der Elite von Frankreich Fliegern eine beispiellose Unternehmungslust. Der eine wollte nach Norwegen, der andere nach Rußland, der dritte nach Schottland fliegen u. s. w. Freilich gelang nur wenigen ihr Vorhaben, alles Bisherige

in den Schatten zu stellen. Der erste, der es zu einem neuen Rekord brachte, war, wie man weiß, der vorjährige Sieger Daucourt, der am 16. April d. J. seine eigene Höchstleistung (862 km) dadurch verbesserte, daß er von Paris nach Berlin (910 km) flog, während Audemars, der den gleichen Versuch machte, auf dem Wege stecken blieb, wenn man auch seine Leistung Paris—Gelsenkirchen als ganz respektabel ansehen muß. Es haben gewiß nur wenige die Erwartung gehegt, daß Daucourts prächtige Leistung im Handumdrehen übertroffen werden würde, und zwar unannehmend von zwei Aviatikern: Gilbert und Guillaux. Der Letztgenannte ist's, dem die Prämie für seinen 1250 km langen Flug zugesprochen werden wird.

Die unerwartete Entwicklung des spannenden Endkampfes ist aus den folgenden Berichten zu ersehen.

Am 24. April stiegen von dem Flugplatz Villacoublay bei Paris Gilbert und Legagneux zur Konkurrenz auf. Legagneux benutzte einen einsitzigen Morane-Eindecker mit 50pferdigem Gnome-Motor, Gilbert einen zweisitzigen mit 60pferdigem Rhone-Motor. Gilbert hatte auf dem Sitz des Passagiers große Behälter mit Benzin und Öl untergebracht, da er gleich Vorrat für zwölf Stunden nahm. Legagneux startete 4 Uhr 48, Gilbert 5 Uhr 7 Minuten. Legagneux führte die erste Zwischenlandung 1/8 Uhr in Poitiers aus, flog um 8 Uhr 30 weiter, passierte um 9 Uhr Angoulême und landete um 11 Uhr in Barbezieux. Da das Wetter inzwischen ungünstig geworden war, gab er auf. Mittlerweile hatte Gilbert ganz Frankreich nach Südwest zu durchfliegen. 11 Uhr 30 passierte sein Eindecker Biarritz; um 1/9 Uhr landete er in Vittoria, von wo er folgendes Telegramm nach Paris sandte: »Ohne Zwischenfall auf dem Flugplan von Vittoria 1 Uhr 30 Minuten nachmittags gelandet. Distanz Paris—Vittoria ohne Zwischenlandung in 8 1/2 Stunden zurückgelegt. Bei der Landung war noch Benzin für drei Stunden vorhanden. Ich zog vor, abzustiegen, um Benzin und Öl einzunehmen, und mich zu bewegen, denn ich war ganz steif geworden. Bis Bordeaux flog ich über den Wolken, Mittlere Geschwindigkeit von 120 km in der Stunde, während 300 km stürmender Regen. Zwischen Biarritz und Vittoria wurde ich heftig durchgeschüttelt, obgleich ich mich in einer Höhe von 3000 m befand. Gilbert.« Im letzten Drittel seines Fluges hat Gilbert die Pyrenäen überquert, was an sich schon eine bemerkenswerte Leistung wäre. Vittoria liegt auf der spanischen Seite der Pyrenäen, etwa 100 km von der Grenze. Die von Paris aus zurückgelegte Entfernung beträgt 830 km. Damit hatte aber Gilbert nicht genug. Wollte er doch die 910 km seines Konkurrenten Daucourt schlagen. Er setzte also um 1/4 Uhr seinen Flug von Vittoria aus fort, um womöglich Salamanca oder Madrid zu erreichen. Er passierte um 1/5 Uhr Burgos und landete schließlich um 6 Uhr abends mit Maschinendefekt, aber vollkommen wohlbehalten in Medina del Campo, nördöstlich von Salamanca. Die Strecke Paris—Medina del Campo beträgt, nach dem Vogelflug gemessen, 1020 km. Abgesehen von dieser glänzenden Gesamtstrecke ist die großartige Leistung der ersten Etappe 520 km, 8 Stunden 25 Minuten, besonders zu beachten. Der »Auto« stellt Vergleiche an, wohin Gilbert hätte gelangen können, wenn er statt nach Südwesten in eine andere Richtung geflogen wäre; er hätte, des Morgens in Paris aufgestiegen, abends in Preßburg, in Agram, in Zara, in Rom, auf Sardinien, im nördlichsten Schottland oder bei Breslau landen können.

Wer hätte nun gedacht, daß auch Gilberts glänzender Flug bald geschlagen werden würde! Guillaux übertrumpfte ihn am 27. April durch eine Reise nach Holland. Er stieg um 4 Uhr 42 in Biarritz aus, landete um 5 Uhr 55 in Bordeaux (180 km); stieg daselbst um 6 Uhr 35 auf und landete um 10 Uhr 35 in Villacoublay (675 km); erhob sich hier am 12 Uhr 36 und traf um 2 Uhr in Ath in Belgien ein (900 km); sojann flog er von Ath um 4 Uhr ab und landete schließlich um 7 Uhr in Kollum in Holland (1265 km). Guillaux hätte noch weiter fliegen können,

doch er war an die Küste der Nordsee gelangt. Der Aviatiker, der einen Metalleindecker Clément stenernte, war im ganzen neun Stunden in der Luft und ist mit einem Stundendurchschnitt von 140 km geflogen.

Am 28. April stiegen Audemars und Letort in Paris auf, mit der Absicht, nach Rußland zu gelangen. Audemars kam bis nach Hannover, wo er um 6 Uhr abends bei ungünstigem Wetter den aussichtslosen Flug aufgab. Letort hatte schon früher die Reise unterbrochen. An dem gleichen Tage flog, auch in Bewerb um den Pomery-Pokal, Séguin mit einem Passagier von Marseille in vier Etappen nach Namour in Belgien. Eine solche Distanz (860 km) mit einem Passagier geflogen, ist eine Höchstleistung. Die Zwischenlandungen erfolgten in Dijon, bei Paris, Braine und l'Allend.

Am 29. April wollte Brindejoux-de-Moulinas von Paris aus Kopenhagen erreichen. Er gelangte bis Hannover.

Am 30. April, dem letzten Tag der Konkurrenz, wurden auch noch einige ernste Versuche gemacht, dem Guillaux das Erringen zu entreißen; doch ohne Erfolg. Gilbert stieg in Ambérieu, Védries in Lyon auf, in der Hoffnung, Irland oder Schottland erreichen zu können. Gilbert blieb infolge des Regens bei Compiègne liegen und Védries gab den Flug bei Rouen auf. Der Versuch Graziolis, der, ebenso wie Konstant Chennel, der deutschen Grenze zusteuerte, scheiterte gleichfalls. Chennel landete in Ripsdorf im Kreise Schleiden wegen Benzinmangels. Nach drei Stunden stieg er wieder auf. Der Flieger Marty erreichte auf seinem Zweickedeck am 8. Uhr morgens nach einem Fluge von 400 km die deutsche Ortschaft Aurtien, kam aber, als er nach einer Pause den Flug fortsetzte, nicht viel weiter darüber hinaus.

Guillaux ging somit als Sieger aus dem heißumstrittenen Wettbewerb hervor.

NEUE WELTREKORDS.

Eine ganze Reihe von Weltrekords im Flug mit Passagieren haben unlängst die französischen Aviatiker Champel und Marty verbessert.

Champel machte seinen Rekordversuch auf dem Felde von Certeote, unweit von Orléans. Er stieg da am 15. v. M. in einem stattlichen Doppeldecker eigener Konstruktion mit vier Passagieren auf: M. M. Vornice, Gellé, Babaire und Berthelot. Er richtete eine wahre Hektatombe unter den alten Rekorden an. Seine Ziffern waren:

Zeit:		40 km
1/4 Stunde	82	»
1 1/4 Stunden	122	»
2 1/4 »	165	»
2 1/2 »	208	»
3 »	249	»

Schnelligkeit:		
50 km	0:36:31	
100 »	1:13:01	
150 »	1:49:11	
200 »	2:29:02	
250 »	3:01:00	

Distanz:

250 km (alter Rekord 25-740 km).

Dauer:

3:01:00 (alter Rekord 1:18:00).

Während so Champel in Orléans den alten Zeit-, Dauer- und Geschwindigkeitsrekords der vier Passagiere den Garaus machte, beschäftigte sich am gleichen Tage Marty in Crotoy mit Höhenrekords, auch mit mehreren Passagieren. Zuerst stieg er mit drei Personen auf 1800 m, mußte aber wieder herab, weil er in Nebel geriet. Dann unternahm Marty noch einen zweiten Aufstieg, diesmal mit vier Passagieren an Bord, und erreichte hierbei eine Höhe von 1450 m. Den bisherigen Höhenrekord mit drei

Passagieren hielt Chevillard, der am 12. Februar d. J. bis auf 1350 m gelangte: den Höhenrekord mit vier Passagieren hatte Gengenheim inne; er flog am 10. Februar d. J. bis auf 1120 m Höhe. Marty stenernte einen Candron-Doppeldecker.

DIE LANDUNGEN BEI LUNÉVILLE.

Durch die vielen Erörterungen über die Landung des »Z. IV« in Lunéville veranlaßt, veröffentlichte die deutsche Regierung zu Ende April folgende neue Klarstellung der Sachlage:

»Nachdem die französische Regierung von der Landung des Zeppelinschen Luftschiffes in Lunéville Kenntnis erhalten hatte, hat sie alsbald die erforderlichen Anordnungen zur Regelung der Angelegenheit getroffen. General Hirschauer ist zur Untersuchung des Tatbestandes an Ort und Stelle gesandt und das Luftschiff, wie bekannt, innerhalb 24 Stunden freigegeben worden. Der französischen Regierung hätte sehr wohl das Recht zuzustehen, ein längeres Untersuchungsverfahren — eventuell wegen Spionageverdachts — einzuleiten und das Schiff wie seine Besatzung festzuhalten. Sie hat dies nicht getan, sondern durch schnelle Freigabe des Schiffes den Zwischenfall heizulegen gesucht. Für diese prompte und entgegenkommende Erledigung der Angelegenheit ist der französischen Regierung gedankt worden.

Später sind dem Auswärtigen Amt Klagen über unfreundliches Verhalten der Bevölkerung sowie einen nicht ausreichenden Schutz der lokalen Behörden bekannt geworden. Diese Klagen sind zum Gegenstand freundschaftlicher Besprechungen mit der französischen Regierung gemacht worden. Der französische Minister des Äußeren hat unserem Botschafter dargelegt, daß der Maire — dem in Frankreich die Polizei zusteht — ebenso wie die anderen Behörden ihr möglichstes zum Schutz der Deutschen getan hätten, und daß auch die Beförderung der Telegramme der Luftschiffer keine Verspätung erlitten hätte. Falls etwa eine Verzögerung der Erlaubnis zum Telegraphieren vorgekommen, sei sie jedenfalls nicht von ausländischer Stelle verursacht worden. Er sei auch zu beachten, daß Behörden wie Bevölkerung sich einem ganz ungewöhnlich überraschenden Ereignis — mit nicht ganz unverdächtigen Begleiterscheinungen — gegenüber befunden haben. Jedenfalls können die Unzuträglichkeiten, die stattgefunden haben mögen, gegenüber dem Entgegenkommen der Regierung und der schnellen Erledigung der Angelegenheit nicht ins Gewicht fallen.

Graf Zeppelin, der auf dem Auswärtigen Amt vorgesprochen hat, hat seinerseits erklärt, daß er die Angelegenheit als völlig erledigt betrachte.

Von einigen Blättern ist ferner die Beförderung des Unterpfaktes von Lunéville zum Pfakten eines anderen Gouvernements kommentiert worden. Die Ernennung von Beamten ist eine interne Angelegenheit des betreffenden Staates. Zudem hat der französische Minister des Äußeren in einer freundschaftlichen Aussprache dem kaiserlichen Botschafter gegenüber betont, daß die Ernennung sicher nicht erfolgt wäre, wenn nicht gerade dieser Beamte zu der raschen Abwicklung des Zwischenfalls besonders beigetragen hätte. Derselbe Beamte hat sich auch bei dem Zwischenfall von Arracourt ausgezeichnet.

Den aktiven Offizieren der preussischen Armee ist infolge der wiederholten Landungen deutscher Luftfahrzeuge in Frankreich durch eine Kabinettorder verboten worden, sich fernhin an private Flugunternehmungen, Wett- und Preisflügen zu beteiligen.

Der in Schiedsgerichtsangelegenheiten im Haag berufliche Professor Renault, der Rechtsbeistand des französischen Ministeriums des Äußeren, erhielt das telegraphische Ersuchen des Ministers Pichon, sich mit dem gleichfalls im Haag weilenden, von Berlin aus verständigten Rechtsbeistand des deutschen Auswärtigen Amtes, Geheimrat Krieger, wegen Ausarbeitung einer den französisch-deutschen Luftschiffahrtverkehr regelnden Verein-

barung ins Einvernehmen zu setzen. Die beiden Herren, die schon vor drei Jahren anlässlich der ersten internationalen Luftschifferkonferenz in allen Hauptpunkten einig waren, dürften, wie man annimmt, ihre Aufgabe nunmehr rasch beendigen.

Die LUFTFLOTTENAKTION IN ÖSTERREICH.

Am 28. April hielt das Zentralkomitee zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte unter dem Vorsitz des Präsidenten Fürsten Max Egon zu Fürstenberg eine Sitzung ab. Das Zentralkomitee nahm vorerst mit tiefem Bedauern den Rücktritt des bisherigen Generalsekretärs Béla von Szilley zur Kenntnis, der infolge privater Verhältnisse aus seiner bisherigen Stellung scheidet. Präsident Fürst Fürstenberg, Geheimer Rat von Korytowski und Direktor Markus gedachten in ansehnlichen Worten der anfordernden unermüdeten Tätigkeit des Generalsekretärs von Szilley und gaben ihrem Bedauern über den notwendig gewordenen Wechsel in der Leitung des Generalsekretariats Ausdruck. Unter lebhaftem Beifall der Versammlung wurde im Sinne eines Antrages des Generaldirektors Cassinone beschlossen, dem scheidenden Generalsekretär als Zeichen der Anerkennung und Dankbarkeit für die dem Komitee geleisteten Dienste die große Luftflottenmedaille in Gold zu überreichen und seinen Namen in der Liste des Zentralkomitees zu führen.

Präsident Fürst Fürstenberg referierte hierauf über die Neubesetzung der Generalsekretärsstelle und brachte unter allseitiger Zustimmung hierfür Herrn kaiserlichen Rat W. R. Huber in Vorschlag, wobei er darauf verwies, daß Huber in den vielen Jahren seines öffentlichen Wirkens und speziell als Generalkommissär der Internationalen Jagd Ausstellung Beweise seiner Tatkraft und Arbeitsfreudigkeit gegeben habe, welche ihn vollaus für den neuen Wirkungskreis geeignet erscheinen lassen. Der Vorschlag des Vorsitzenden wurde angenommen.

Ministerpräsident Graf Stürgkh hat an den Obmann des Arbeitsausschusses des Zentralkomitees zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte Abgeordneten August Denk die Mitteilung gerichtet, daß mit kaiserlicher Entscheidung vom 26. April d. J. dem Zentralkomitee die Bewilligung erteilt wurde, den Reichsadler führen zu dürfen.

FLUGWOCHE IN ASPERN.

Auf dem Flugfelde in Aspern findet vom 15. bis 22. Juni die zweite internationale Wiener Flugwoche statt, veranstaltet von der Wiener Flugfeld-Gesellschaft unter der Leitung des k. k. Österreichischen Aero-Klubs.

Noch vor wenigen Wochen stand es in Frage, ob die Durchführung eines größeren internationalen Meetings in Wien heuer überhaupt möglich sein werde; die politische Lage und auch mancherlei Verhältnisse in der Aviatik verzögerten einen Entschluß. Jetzt aber, da dieser gefaßt ist, läßt sich auch schon sagen, daß die zweite Wiener Flugwoche der großartigen ersten mindestens ebenbürtig zu werden, wenn nicht sie zu übertreffen verspricht. Die Tatkraft der leitenden Persönlichkeiten, insbesondere des Präsidenten des k. k. Österreichischen Aero-Klubs Dr. Constantin Freiherrn von Ecomomo hat auch diesmal bereits bei den Vorbereitungsarbeiten solche Erfolge erzielt, daß die Grundlage für das vollständige Gelingen der Veranstaltung geschaffen ist.

Die erste Bedingung eines Meetings, das Größen der internationalen Fliegerstaffel vereinigen soll, waren natürlich entsprechende Preise. Es ist nun gelungen, hierfür den imposanten Betrag von 140.000 K aufzubringen. Unter den Spendern von Preisen ist das Kriegsministerium mit

15.000 K für einen Spezialwettbewerb auf Steilgeschwindigkeit und der niederösterreichische Landtag mit 12.500 K für einen Geschwindigkeitswettbewerb österreichischer Piloten mit einem Passagier auf der Strecke Aspern—Wiener-Neustadt—Aspern bestimmt.

Das Programm der Flugwoche ist bereits zusammengestellt. Wie im vorigen Jahre, wurde ein Hauptaugenmerk darauf gerichtet, durch originelle Wettbewerbe in verschiedenen Spezialleistungen einerseits den Fliegern erhöhten Anreiz, vermehrte Chancen und mannigfache Gelegenheit zur Betätigung zu bieten, anderseits das Interesse des Publikums durch reichliche Abwechslung und spannende Formen der Konkurrenzen rege zu erhalten. Man weiß, daß sich die ausländischen Koryphäen, die voriges Jahr hier waren, mit Passion auf die verschiedenen scharfsinnig erdachten Prüfungen warfen und daß dabei die Zuschauer den Genuß hatten, ganz besondere Leistungen der Kühnheit und Geschicklichkeit zu sehen.

Außer den Konkurrenzen auf Dauer, Distanz und Höhe, die sozusagen den eisernen Bestand eines Flugmeetings bilden, sind die im vorigen Jahre so bewährten Wettbewerbe auf Geschwindigkeit, Steilgeschwindigkeit, Differenz der Geschwindigkeiten und die prächtige Notlandungskonkurrenz beibehalten worden, diese aber unter erschwerten Bedingungen. Die Kreisflügelkonkurrenz ist durch die noch schwierigere Form eines Achterfliegens mit Bewertung der Schnelligkeit ersetzt. Neu für Wien ist der Preis der schnellsten Runde, eine Neuuerung überhaupt, die wohl einen der interessantesten Punkte der Ausschreibung und des Meetings bildet, der Höhenwettbewerb für Damen. Dem weiblichen Geschlecht ist auch noch in anderer Weise Veranlassung zur aktiven Teilnahme: am Meeting gegeben, nämlich durch Damenprämien bei allen Wettbewerben, für die beste unter gewissen Bedingungen von einer Dame erzielte Leistung. Endlich ist eine Konkurrenz für Neukonstruktionen vorgesehen.

Für tadelloses Arrangement ist vorgesorgt, insbesondere auch für zweckmäßige und angiebige Information des Publikums über den Stand der Konkurrenzen.

Ihrer Sensation ist die zweite Wiener Flugwoche bereits sicher: der Franzose Garros und der Schweizer Andemars, die »Akrobaten der Lüfte«, haben ihre Teilnahme zugesichert, ebenso Perreyon, der im März den Höhenweltrekord auf 6850 m brachte, der famose Penner Bielovncic und Bathiat, der Sieger in der Kreisflügelkonkurrenz der vorigjährigen Wiener Flugwoche; auch der kühne Franzose Chevillard hat seine Teilnahme in Aussicht gestellt. Es ist ferner zu erwarten, daß sich hener die deutschen Flieger einstellen werden.

Der erste Nennungsschluß ist auf den 2. Juni angesetzt. Der Entwurf der Ausschreibung, die noch der Österreichischen Aeronautischen Kommission zur Genehmigung vorgelegt werden muß, enthält folgende Bestimmungen:

Konkurrenzen:

1. Wettbewerb auf Dauer. Summe der Preise 12.000 K, und zwar zwei Tagespreise von 1000 K und 500 K für jene Konkurrenten, welche die beiden längsten Flüge eines Tages, jedoch von mindestens einer Stunde Flugdauer, ausführen; zwei Preise von 400 und 200 K für den ersten und zweiten Platz des Tages in der Mindestdauer von 30 Minuten. Der Gesamtdauerpreis von 1500 K kommt jenem Piloten zu, der an allen Flugtagen die größte Ge-

samtfliegend erzielt, wobei jedoch Flüge anter einer Stunde nicht gewertet werden.

2. Wettbewerb auf Distanz, Passagierrundflug durch Niederösterreich. Summe der Preise 19.000 K. Preise der Gesamtdistanz 1500 und 500 K. Tagespreise 2000, 1000 und 500 K. Die Konkurrenz wird ebenso wie im Vorjahr auf einer drei Schleifen umfassenden Flugbahn und zwar: Flugfeld—Großenzersdorf—Flugfeld—Deutsch-Wagram—Flugfeld—Gerasdorf—Flugfeld, zusammen 40 km, angetragen, jedoch ist diesmal die Mitnahme eines Passagiers von mindestens 65 kg obligatorisch; für jeden weiteren Passagier, eventuell den entsprechenden Ballast, wird die Kilometeranzahl jeder Schlinge um 25 Prozent höher bewertet. Die Bestimmung einer Zwangslandung nach jedesmaliger Absolvierung der drei Schleifen entfällt diesmal. Der Flug kann auch von Wiener-Neustadt an begonnen werden, doch ist dann bei der Ankunft in Aspern eine Zwangslandung vorgeschrieben.

3. Flugzeugkonkurrenz für Neonkonstruktionen. Diese ist offen für alle Flugmaschinen, ausgenommen Aeroplane. Der Preis von 10.000 K. fällt jenem Apparate zu, der mit einem Piloten sich mindestens 10 m vom Boden erhebt und 200 m freiliegend zurücklegt. Erfüllen mehrere Apparate die Bedingung, so wird der Preis geteilt, die beste Leistung wird durch einen Ehrenpokal ausgezeichnet. Die vorgenannten drei Konkurrenzen stehen an allen Flugtagen zum Wettbewerb offen.

4. Wettbewerb auf Höhe. An vier Flugtagen. Summe der Preise 19.000 K. Maximalpreis 4000 K. für die größte Höhe, erreicht an einem der für diesen Wettbewerb offenen Flugtage. Tagespreise 2000, 1000 und 500 K. Trostpreis von 1000 K. für die zweitbeste Maximalleistung, wenn dieselbe nur um höchstens 10 Prozent geringer ist als die Bestleistung. Vorgeschriebene Mindesthöhe 600 m vom Boden (756 m absolut). Für jeden Passagier werden bei der Preiszerkennung 40 Prozent zugeschlagen. Mindestens ein Passagier muß eine physische Person sein.

5. Wettbewerb auf Steiggeschwindigkeit. An zwei Flugtagen. Summe der Preise 10.000 K. Maximalpreise 2000 und 1000 K. für jene beiden Konkurrenten, die an beiden Flugtagen die kürzeste Zeit zur Überwindung einer Höhendifferenz von 1000 m (von 50 bis 1050 m relativer Höhe) benötigen. Tagespreise von 2000, 1000 und 500 K.

Anßerdem hat das Kriegsministerium einen Preis von 15.000 K. ausgesetzt für jenen Apparat von höchstens 500 kg Leergewicht, der mit einer Nutzlast von 300 kg eine relative Höhe von 2000 m binnen 10 Minuten erreicht.

6. Wettbewerb auf Geschwindigkeit. An einem Flugtage. Summe der Preise 26.000 K. A. 12.500 K. (8000, 3000, 1000, 500 K.) für Flügzege ohne Passagiere, gesteuert von einem Piloten beliebiger Nation. B. Preis des Landes Niederösterreich. 12.500 K. (8000, 3000, 1000, 500 K.) für Flügzege mit Passagier, gesteuert von einem Piloten österreichischer Nation. Die Strecke ist Aspern—Wiener-Neustadt—Aspern, zirka 100 km. Die Starter werden in Intervallen von zirka 2 Minuten abgelassen.

7. Wettbewerb auf Differenz der Geschwindigkeiten. An einem Flugtage. Summe der Preise: 5000 K. (2000, 1500, 1000, 500 K.). Eine Strecke von 2000 m ist ohne Zwischenlandung einmal möglichst schnell, einmal möglichst langsam zu durchfliegen, wobei die Abweichung von der Geraden seitlich nicht mehr als 10 m, tiefer nicht mehr als 30 m, höher nicht mehr als 60 m betragen darf.

8. Notlandungskonkurrenz. An einem Flugtage. Summe der Preise 5000 K. (2000, 1500, 1000, 500 K.). Die Konkurrenten haben in einem Viereck von 60 m Seitenlänge (1912 80 m) zu landen, ohne die in 5 1/2 m Höhe an Schnüren angebrachten kleinen Ballons (Baumwipfel) oder die Grundlinien des Vierecks zu berühren oder darüber hinauszufahren. Der Motor muß bei Berühren des Bodens bereits abgestellt sein. Die geringste Entfernung vom Mittelpunkt entscheidet den Sieg.

9. Achter-Konkurrenz. An zwei Flugtagen. Summe der Preise 7000 K. Tagespreise 1500, 1000, 500 K. An-

erkennungspreis 1000 K. Der Pilot muß in möglichst kurzer Zeit eine vollkommen geschlossene Achterlinie beschreiben, deren Schnittpunkt zwischen zwei in 50 m Distanz angestellten Pylonen liegen muß. Er hat eine in 100 m Entfernung von den Pylonen parallel zu diesen liegende Startlinie zu überfliegen, die Pylonen zu passieren, eine Schleife zu diegen, die Pylonen ein zweites Mal zu passieren, eine Schleife in entgegengesetzter Richtung zu fliegen und abwärts die Pylonen zu passieren. Gemessen wird die Zeit vom ersten bis zum dritten Passieren der Pylonen. Der Anerkennungspreis gebührt der besten Leistung beider Tage.

10. Wettbewerb der schnellsten Runde auf dem Flugfelde. An zwei Flugtagen. Summe der Preise 7000 K. Tagespreise 1500, 1000, 500 K. Anerkennungspreis (für die beste Leistung an beiden Tagen) 1000 K. Der Pilot muß in möglichst kurzer Zeit einen geschlossenen Flug um die ganze mit Pylonen angesteckte Flugbahn beschreiben, und zwar müssen die Pylonen außen genommen werden.

11. Damen-Wettbewerb auf Höhe. An einem Flugtage. Summe der Preise 3500 K. (2000, 1000, 500 K.). Die Bestimmungen sind die gleichen wie bei Wettbewerb 4. Die drei Preise kommen nur zur Verteilung, wenn mindestens vier Bewerberinnen starten, bei drei Bewerberinnen zwei, bei zwei Bewerberinnen ein Preis, sonst entfällt die Konkurrenz.

Als Flugtage sind der 15., 17., 19., 21. und 22. Juni in Aussicht genommen.

TODESOPFER.

Am 20. April stieg in Kassel Franz Weyland in einem Kugelballon allein auf. Von dem Ballon fehlte dann jede Nachricht. Einige Tage darauf fand man schließlich den Ballon im Kaufunger Forst zum größten Teil verbrannt, die Leiche Weylands verkohlt vor. Näheres über den eigentümlichen Fall an besonderer Stelle.

Bei Probenflügen auf dem Flugplatz Schleißheim bei München verunglückten am 23. April die beiden Fliegeroffiziere Oberleutnant L. Edler von Germerbeim und Leutnant H. Schnitter. Sie verloren die Herrschaft über die Steuerung, kollidierten mit Bäumen und wurden aus dem Flugzeug hinausgeschleudert. Beide wurden bewußtlos ins Garionas-lazarett gebracht. Leutnant Schnitter erlangte im Laufe des Abend das Bewußtsein wieder. Er bat einen Schenkelbruch erlitten und befindet sich auf dem Wege der Besserung. Sein Kamerad Oberleutnant von Germerbeim ist am 26. April einer schweren Gehirnerschütterung erlegen.

Am 24. April ereigneten sich, wie schon gemeldet, auf dem Flugplatz Johannisthal zwei Todesstürze. Donetz und Abramowitsch fielen als Opfer. Über die wahrscheintliche Ursache von dem Sturz des Donetz äußert sich die „Luftverkehrs-Gesellschaft“, bei welcher Donetz als Pilot angestellt war, folgendermaßen: „Donetz galt als außerordentlich eitzig. In seiner besonderen Schwärmerei wurde er bestärkt durch die glänzende Gleitflugglandung, die der Franzose Dancourt nentlich bei seiner Landung in Johannisthal vollführte. Am dem Unglückstage stieg er bis auf 1000 m und ging aus dieser Höhe trotz aller vorausgegangener Warnungen in einem balabrecherischen Gleitflug nieder. Anschließend bat er dabei vergessen, den Motor abzustellen; denn in 800 m Höhe ging der Gleitflug in einen Sturz über.“ In einer auf genaue Untersuchungen gegründeten Darstellung schildert die genannte Gesellschaft in der „B. Z. a. M.“ weiter: „Wie der Apparat ungeflügelt 300 m hoch war, hörte man einen furchtbaren Krach. Man sah, wie die beiden Flügel nach hinten zusammenschlangen und der Apparat senkrecht zur Erde stürzte. Der Motor lief bis zum letzten Moment.“

„Die Trümmer des Apparates lagen auf einem Haufen; 150 m von dem Apparat entfernt sogen sich nach Nordosten hin, etwa bis 400 m Entfernung, zwei Streifen, auf denen einzelne Trümmerstücke von Rippen und Propellerstücken gemischt lagen. Einzelne von diesen gefundenen Propellerstücken zeigten runde Eindrücke, die durch ihre

Form und durch Spüren von Zink darauf schließen lassen, daß Propellerteile gegen ein Kabel geflogen und zerplittet sind. Es erscheint ausgeschlossen, daß, wenn im Moment des Anschlagens der Propeller zerbricht, Teile des Propellers und der Tragdecke so weit und mit einer derartigen Regelmäßigkeit fortgeschleudert werden. Ferner ist es unmöglich, daß sich bei dem Bruch der Flügel Teile von diesen gelöst haben und zur Erde gefallen sind, da der gesamte Trümmerstreifen senkrecht zur Absturzrichtung des Dunetts liegt. Es bleibt daher nur die eine Deutung übrig, daß infolge der übertriebenen Tonrensanz des Motors der Propeller der abnormen Beanspruchung nicht mehr hat Widerstand leisten können, sondern in der Luft gebrochen ist, was vermutlich den gehörigen Krach verursacht hat. Da der Propeller infolge der übertriebenen Steilheit des Sturzfluges keine ziehende Wirkung im Moment des Zerspringens mehr ausüben konnte, sondern im Gegenteil von der voranströmenden Luft gedrückt wurde, sind die abspringenden Propeller durch die Tragdecke des Apparates hindurch, diese zertrümmert, zur Erde geflogen. Ob auch die Kabel von den abfliegenden Propellerteilen zerrissen worden sind, läßt sich mit Gewißheit nicht feststellen. Infolge Überbeanspruchung beim Sturzflug ist also der Propeller in 900 m Höhe gesprungen. Durch die abfliegenden Teile sind die Spieren des Flügels herausgerissen worden. Durch das Durchschlagen der Spieren wurde die Steifheit des Flügels aufgehoben, die Überreste des Flügels klappten nach hinten und der Absturz erfolgte.

Was den Absturz der Fürstin Schakowskoy mit Abramowitsch betrifft, an dessen Folgen der letztere gestorben ist, nimmt man an, daß die Pilotin eine Kurve zu eng nahm, so daß der Aeroplan abrutschte. Abramowitsch starb in der Nacht vom 24. auf den 25. April in dem Kreiskrankenhause zu Britz.

Ella Dunets, regte Loria, geboren am 22. Dezember 1882 in Rußland, begann seine Fliegerkarriere 1910 in Frankreich, wo er auch das Pilotenpatent erwarb. Dann war er in Italien eineinhalb Jahre lang Mitarbeiter des Konstrukteurs Caproni, dessen Eindecker er in Sommalombardo sehr erfolgreich flog. Im Sommer 1912 kam er nach Deutschland und sollte in Heiligendamm den Garuda-Wassereindecker fliegen, der aber beim Anlauf auf dem Wasser umkippte. Am 23. September trat er als Pilot in die Dienste der Harlan-Werke, bei denen er bis zum 1. April d. J. mit Erfolg tätig war. Seit dieser Zeit flog er für die Luftverkehrs-Gesellschaft.

Wassewolod Abramowitsch, 1890 zu Odessa geboren, lernte im Sommer 1911 in Johannisthal fliegen. Anfangs Oktober bestand er auf einem Wright-Doppeldecker die Fliegengführerprüfung und galt bald als einer der tüchtigsten Flieger in Deutschland. Man nannte ihn den »Sturmflieger«, denn er stieg bei jedem Wetter auf. Bekannt geworden ist er durch seinen Flug nach Petersburg mit Regierungsbeamter Hackstedt. An der Petersburger Kriegsfliegerprüfung nahm er mit so großem Erfolg teil, daß die russische Heeresverwaltung bei der Wright-Gesellschaft eine größere Anzahl Doppeldecker bestellte. Abramowitsch ist erst vor wenigen Wochen von einer schweren, mehrmonatigen Krankheit genesen und hatte seither nur wenig Flüge gemacht.

Fürstin Eugenie Schakowskoy ist eine Schülerin von Abramowitsch und legte im August 1912 auf einem Wright-Flugzeug die Pilotenprüfung als dritte Dame in Deutschland ab. Die Fürstin lebt abwechselnd in Petersburg und in Berlin. Sie versteht ihr Flugzeug recht gut zu meistern und hat in Johannisthal schon eine große Menge schöner Flüge angeführt. Die Verletzungen, die sie bei dem Absturz erlitt, sind verhältnismäßig leicht; die Fliegerin dürfte also bald hergestellt sein.

Am 28. April verunglückte der englische Leutnant Roger Harrison vom königlichen Fliegerkorps, als er mit einem Cody-Doppeldecker Übungen auf dem Flugplatz von Farnborough machte. Bald nach dem Anfliegen wurde er von heftigen Windstößen erfaßt und versuchte zu landen. Eine der Tragflächen zerbrach und der Apparat stürzte ab. Der Flieger starb wenige Minuten nach dem Sturz.

In Darmstadt unternahm am 30. April abends um 7 Uhr Leutnant von Myrbach mit Leutnant von Brunn als Beobachter einen Flug mit einem Euler-Zweidecker. Bei der Landung auf dem Truppenübungsplatz brach das Flugzeug einige Meter über dem Boden zusammen und die Flieger gerieten unter den Apparat. Leutnant von Myrbach starb nach 20 Minuten, ohne das Bewußtsein wieder erlangt zu haben, Leutnant von Brunn erlag nach einer Stunde im Garnisonlazarett seinen schweren Verletzungen. Leutnant von Myrbach ist derselbe, der kürzlich bei Arracourt in Frankreich gelandet ist.

Am 3. Mai verunglückte der schweizerische Flieger Rech, als er vom Zürcher Flugfeld nach Olten zu einem dort geplanten Meeting fliegen wollte. Kurz nach seinem Aufstieg stürzte er aus über 100 m Höhe ab und starb bald darauf.

Auf dem Flugfelde von Saint Cyr erschlug sich am gleichen Tage der Aviatiker Sergeant Bellini.

Am 5. Mai ereignete sich ein Todessturz in Japan. Der Aviatiker Takeishi verunglückte bei einem Schußflug in Osaka und starb an den Verletzungen.

ENCYCLOPÉDIE DE L'AVIATION

REVUE MENSUELLE
DES PUBLICATIONS
AÉRONAUTIQUES

■ Véritable dictionnaire des sciences aéronautiques, cette publication est rigoureusement tenue à jour par un comité d'ingénieurs. Grâce à sa classification alphabétique, on y trouve instantanément la source de tous renseignements, documents, explications, descriptions, méthodes de calcul. ■

== ABONNEMENT D'UN AN ==
FRANCE : 6 Francs ■ ÉTRANGER : 7 Francs
== Numéro Spécimen franco : 60 centimes ==

LIBRAIRIE AÉRONAUTIQUE
32, rue Madame, Paris

BEZUGSPREISE

der
„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“:

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn	14 Kronen
für Deutschland	12 Mark
für das übrige Ausland	16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die »Wiener Luftschiffer«-Zeitung bitten wir unter Beibehaltung des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postparquise — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 8, zu richten.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AERO-KLUB.

(Offizielle Mitteilungen.)

Der k. k. Österreichische Aero-Klub hielt am 30. April unter dem Vorsitz des Präsidenten Dr. Constantin Freiherrn von Economo eine Anschlußsitzung ab. Anwesend waren die Herren: Vizepräsident Alfred von Strasser, Vizepräsident Oberleutnant Emil Uzelac, Gustav Bader, Hauptmann Adolf Engel, Dr. Eduard Eithofen, Hauptmann Wilhelm Hofory, Rudolf Hebel, Primarius Dr. Hans Lorenz, Josef Polacek, Dr. Anton Schlein, Kommerzialrat Robert Sterek und Major Hans Ritter von Umlauf. Entschuldigt die Herren: Vizepräsident Major Franz Hinterstoißer, Vizepräsident Generaldirektor Alexander Cassinone, Josef Ednard Bierens, kais. Rat Josef Fleisch, Dr. Arnold Hildeheimer, Bob Mautner, Maximilian Mautner, Herbert Silberer, Dr. Julius Steinschneider und Oberingenieur Wilhelm Strummann.

Der Präsident eröffnet die Sitzung und teilt mit, daß auf Grund eines schriftlich eingeholten Anschlußbeschlusses dem Kommandanten der Luftschifferabteilung, Herrn Oberleutnant Emil Uzelac, Vizepräsidenten des Klubs, für seinen glänzenden Flug vom Fischamend nach Neusatz einstimmig die höchste Auszeichnung des Klubs, die goldene Sportmedaille zugesprochen wurde. Nachdem Herr Oberleutnant Uzelac zur Sitzung noch nicht erschienen ist, wird diese Mitteilung vorläufig zur Kenntnis genommen.

Der Präsident teilt mit, daß seit der letzten Anschlußsitzung ein Führerdiplom ausgegeben wurde, und zwar Nr. 103 für Flugapparate, Kober Josef, Datum der Anstellung 1. April 1913.

In den Klub werden aufgenommen: als außerordentliches Mitglied Fräulein Lilly Steinschneider; ferner als ordentliche Mitglieder: die Herren: kais. Rat K. Florianschütz, Leutnant Wilhelm Friedmann, Leutnant Alfred Schindler, Dr. Fritz Fanech, Dr. G. von Hevsey, Dr. Otto Zeisel, Karl Geiringer, Oberleutnant a. D. Karl Führich,

Felix Ritter von Taussig, Leutnant Wilhelm von Marsano, Linienschiffsleutnant Heinrich Ritter von Gatterer, Friedrich Ritter von Doktor, Fery Graf Khvevshiller, Direktor Klein und Oberleutnant Tistner.

Iuswischen erscheint Oberleutnant Uzelac; der Präsident unterbricht seinen Bericht, um ihm mit einer kurzen Ansprache unser lebhaftesten Beifall aller Anwesenden die goldene Sportmedaille zu überreichen.

Es wird weiters das Resultat der Fachaufahrt zur Kenntnis genommen und die Preise wie folgt zerkant: 1. Preis: Se. kais. Hoheit Erzherrzog Josef Ferdinand, 650 m vom Ziel; 2. Preis: Präsident C. Freiherr von Economo, 1250 m vom Ziel; 3. Preis: Dr. Eduard Eithofen, als Fachaufbau; 4. Preis: Hauptmann Adolf Engel, 1680 m vom Ziel; Maximilian Mautner, 2500 m vom Ziel; Oberleutnant Hanswirth, 3100 m vom Ziel; Oberleutnant Hofstätter, 4750 m vom Ziel; Ingenieur Paul Kärt, 36 km vom Ziel.

Bezüglich der Veranstaltung weiterer Fachauffahrten wird der Fahrtenausschuß angewiesen, entsprechende Vorbereitungen zu treffen.

Die durch Seine kaiserliche und königliche Hoheit Erzherrzog Josef Ferdinand erfolgte Freistiftung wird mit gebührendem Danke zur Kenntnis genommen; der Fahrtenausschuß wird beauftragt, auch diesbezüglich wegen der Veranstaltung weiterer Fachauffahrten sowie wegen der Bestimmung, wer bei diesen die Fachaufbauten zu führen hätte, entsprechende Vorschläge auszuarbeiten.

Es wird zur Kenntnis genommen, daß der Klub, wie im Vorjahre, die sportliche Leitung des Flugmeetings, das vom 16. bis 22. Juni in Aspern abgehalten wird, wieder übernommen hat.

Es wird weiter im Prinzip beschlossen, im reservierten Raume des Flugfeldes in Aspern eine Tribüne für die Mitglieder des Klubs zu errichten.

NOTIZEN.

IN LAS PALMAS, Kanarische Inseln, vollführte Léonce Garnier zu Anfang Mai eine Anzahl Schaufüge.

IN NEAPEL fand Ende April ein aviatisches Meeting statt, bei welchem namentlich die Aviatiker Johann Widmer, René Grandjean und Umberto Re hübsche Flüge ausführten.

DIE FIRMA DEPERDUSSIN soll den Entschluß gefaßt haben, sich heuer zu keinem neuen Wettbewerb außer dem Gordon Bennett-Wettfliegen mehr zu beteiligen.

IN CONSTANTINE in Algier stürzte am 30. April der französische Fliegerleutnant Jolain mit seinem Passagier, dem Leutnant Deraudoussier, ab. Beide Offiziere sind schwer verletzt.

OBERLEUTNANT BANFIELD führte am 2. Mai morgens trotz widrigen Wetters einen Flug vom Fischamend nach Wiener-Neustadt aus, bei dem er seitweilig in 8000 m Höhe fuhr.

DEM LEIPZIGER VEREIN für Luftschiffahrt ist zur Abhaltung eines Völkerrecht-Erinnerungsfluges von der Nationalfluggesellschaft die Summe von 10.000 M. zur Verfügung gestellt worden.

DER FLIEGER NOWACK stürzte am 4. Mai bei einem Schaufug auf der Göttinger Au bei Graz aus geringer Höhe ab. Die Verletzungen, die er erlitt, sind glücklicherweise ganz leichter Natur.

IN PARNDORF nächst Bruck a. d. Leitha wurden mehrere tragbare Hangars mit militärischen Flugmaschinen am 29. April vom Unwetter zerstört. Man hatte vorgehabt, die Fliegerschule von Fischamend nach Parndorf zu verlegen, weil dort die Terrain- und Windverhältnisse günstiger seien.

OSKAR BIDER, der schweizerische Aviatiker, hat gelegentlich eines in Bern ihm zu Ehren veranstalteten Banketts für die Überquerung der Pyrenäen die goldene Medaille des schweizerischen Aero-Klubs erhalten. Die gleiche Auszeichnung soll auch Andemars für seinen Flug Paris-Berlin bekommen.

IM FRANZÖSISCHEN SENAT gab bei einer Kommissionsitzung General Hirschauer, der Inspektor des französischen Luftfahrwesens, die Ankündigung, daß Frankreich am 1. März 1913 über 209 Piloten verfüge, darunter 182 Offiziere, 27 Unteroffiziere. Im Etat der französischen Militärverwaltung ist für das Etatsjahr 1913 wieder die Beschaffung von 400 neuen Militärflugzeugen vorgesehen.

ÜBER DEN KARST flog am 2. Mai Oberleutnant Aladar Taussig. Er stieg vom Flugfeld Görs auf, nahm seinen Kurs über Gradiska-Cormona nach Gradiska und überflog sich dem Karst, den er dann in 9000 m Höhe überflog. Über St. Peter kam der Pilot nach Görs zurück, wo er in prächtigem Gleitfluge landete. Mit diesem Flug von 1 1/2 Stunden erwarb sich Oberleutnant Taussig den Feldpilottentitel.

EINE SPAZIERFAHRT ÜBER WIEN und Schönbrunn unternahm Dienstag den 29. April nachmittags der Stagl-Mannsbartsche Lenkballon »Austria«, wozu das herrliche, ruhige Wetter sehr gut gewählt war. Der Ballon vollführte dabei eine Reihe von Evolutionen über der Stadt. Es befiel in den Blättern, daß die Fahrt zum Zwecke kartographischer Landaufnahmen nach der Methode Scheimpflug stattgefunden habe, und es wäre wohl interessant, auch zu erfahren, was da kartographisch aufgenommen wurde.

ALLENSTEIN, die der russischen Grenze am nächsten liegende große ostpreussische Garnison, soll nun auch als Flughafen eingerichtet werden. Die Stadt hat

für den Militärflieger ein Gelände für 200.000 Mark angekauft, auf dem eine drehbare Halle für große Luftschiffe und eine Fliegenbahn von 168 m Länge und 21 m Breite errichtet wird. Mit dem Bau soll noch in diesem Jahre begonnen werden. Eine dauernde Besetzung mit Luftschiffen ist nicht vorgesehen, doch sollen mehrere Fliegergezeuge dort hin kommen.

IN DEAUVILLE findet im August 1918 ein Wettbewerb für Wasserflugzeuge statt, bei dem auch der Preis des französischen Marineministeriums zur Verteilung gelangt. Im ganzen stehen 100.000 Francs zur Verfügung. Welches immer der Ausgang des Wettbewerbes sei, behält sich das Marineministerium das Recht vor, unter den beteiligten Apparaten jene zwei zum Aukauf auszusuchen, die ihm am zweckentsprechendsten erscheinen. Diese Avions werden dann gekauft, das erste für 60.000 Francs, das zweite für 50.000 Francs.

IM DUELL mit einem Kameraden ist am 8. Mai einer der tüchtigsten Luftschiffer unseres Heeres in Wien gefallen, nämlich Oberleutnant Heinrich Weiss, der in letzter Zeit zusammen mit Oberleutnant Hanswirth das Kommando der Luftschiffeskader in Fischamend inne hatte. Sein Duellgegner war Hauptmann Julian Zborowski, der gleichfalls von früher her als Aérostat bekannt ist. Das Schlimmste ist, daß dieser Zweikampf, wie man meldet, nur der erste einer Reihe von vier Duellen sein soll, welche von der Militärbehörde bewilligt worden sind!

EINE SCHÖNE NACHTÜBUNG hielt am 28. April, wie „B. Z.“ Mittags meldet, die Metzter Militär-Fliegerstation ab. Von 1/7 Uhr abends ab wurde die ganze Flottilla, bestehend aus 40 Flugmaschinen, vor die Hallen gefahren. 30 Maschinen blieben in der Reserve stehen, während 10 Apparate mit besonderen Aufträgen abflogen. Sie wurden von Scheinwerfern verfolgt. Eine neue Art der Abgabe von Meldungen wurde ausprobiert. Die Landungen erfolgten sämtlich ohne Unfall. Um 10 Uhr 30 Minuten stieg dann das „Z“-Luftschiff zu einer Manöverbefahrt auf.

IN ENGLAND sind folgende Wasserflugzeugstationen teils schon errichtet, teils im Anbau begriffen: Rosyth, East-Clun (River Medway), Port Victoria, Harwich, Yorkshire, Grimsby, Kirkwall, dann die Inseln Isle of Grain, Sheppey und Burntwick. Colchester bildet das Zentrum der Luftschiffahrt aller östlichen Flugplätze Großbritanniens; man hat dort Hangars für 25 Flugzeuge und Kasernen gebaut. Das War office hat in Sandgate einen Flugplatz für Wasserflugmaschinen eingerichtet und die Fliegerstation Montrose mit allem Eifer von 8 Flugzeugen in Dienst gestellt.

IN LA MOTTE-BREUIL bei Paris macht Prince Vernuche mit einem 1000 m³ großen Kugelballon, in dessen Korb er einen sechspferdigen Anzani-Motor hat einbauen lassen. Der Motor treibt die Schrauben. Ein Propeller dient der Fortbewegung, ein anderer, der auf der entgegengesetzten Seite angebracht ist, als Steuer, und der dritte unter dem Korb soll den Auf- und Abstieg bewirken. Der Propeller, welcher der Fortbewegung dient, hat vier Flügel, die beiden anderen zwei. Die Eigengeschwindigkeit des Ballons, die auf diese Weise erzielt werden kann, ist natürlich nur sehr gering.

PRINZ AXEL von Dänemark, ein 25jähriger Vetter des Königs und einer der eifrigsten Seeflieger der dänischen Marine, hatte am 24. April vormittags einen Unfall. Er stieg in Kopenhagen mit seinem Doppeldecker zu einem Dänemark auf. Nachdem er in 600 m Höhe in weiten Kreisen den Sand und die Kopenhagener Befestigungsanlagen überflogen hatte, schickte er sich zum Landen an. Dabei erliefte ein heftiger Windstoß das Flugzeug und schlennderte es gegen die Barriere, die zur Absperrung des Zuschauerplatzes diente. Das Flugzeug wurde vollständig zertrümmert, ebenso die Barriere. Der Prinz blieb unverletzt.

„SACHSEN“, der neue Zeppelin-Passagierballon der „Delag“, führte am 3. Mai in Friedrichshafen unter der persönlichen Führung des Grafen Zeppelin seine erste Probefahrt aus. Am 4. Mai unternahm das Luftschiff

unter Führung von Dr. Eckener seine erste Überlandfahrt nach Augsburg. Nach zweistündiger Fahrt landete das Schiff kurz nach 1/9 Uhr morgens auf dem großen Exerzierplatz, freudig begrüßt von einer nach Tausenden zählenden Menschenmenge. Nachdem die Passagiere gewechselt worden waren, stieg das Luftschiff zu einer einstündigen Rundfahrt um Augsburg auf und trat nach der zweiten Landung um 1/11 Uhr die Heimreise nach Friedrichshafen an.

IN UJVIDEK (Nensats) fand am 12. Mai unter dem Protektorate des Erzhersogs Josef ein Fliegermeeting statt. Das Meeting umfaßte folgendes Programm: Aufstieg eines Eindeckers bis 500 m Höhe; Aufstieg eines Zweideckers bis 600 m Höhe; Vorführung der Pilotenprüfung auf einem Eindecker; Aufstieg eines Zweideckers bis 1000 m Höhe und Abstieg in Sturz und Gleitflüge; Aufstieg zweier Eindecker bis auf 1000 m, wobei je 200 m Höhe durch Schüsse angezeigt werden; Distanzflug zweier Eindecker in einer Höhe von 700 m nach dem 20 m entfernten Tamerin und zurück; Höbendflug eines Zweideckers bis auf 1700 m gleichzeitig mit zwei Eindeckern, die auf 1000 m steigen, der Abstieg des Zweideckers erfolgt in Spiralen, jener der Eindecker in Sturz und Gleitflug; Schwarmflug sämtlicher Flugmaschinen bis auf 800 m Höhe, Blumenkorso in den Läften.

IN MAROKKO hatte am 27. April der französische Militärlieger Solleilant ein aufregendes Erlebnis. Als er nämlich gerade einen Rekognoszierungsflug über den Stellungen der aufständischen Araber machte, setzte sein Motor in einer Höhe von 200 m aus und zwang ihn, im Gleitflug niederzusteigen. Er kam kaum einen Kilometer von der feindlichen Stellung entfernt zu Boden und die Marokkaner stürzten sich mit wütendem Kampfesgeschrei gegen ihn. Eine Abteilung Spahis, die gesehen hatten, daß der Flieger zur Landung gezwungen war, eilte zu seiner Hilfe herbei. Es war ein Wettrennen auf Leben und Tod zwischen den beiden, dem Aéroplan sich nähernden Reitertruppe. Solleilant hatte die Geistesgegenwart, hinter seinem Aéroplan Deckung zu suchen und aus seinem Karabiner ein lebhaftes Feuer auf seine Angreifer zu eröffnen. Schon hatten sich die brennenden Gesellen dem Aéroplan genähert, als die Spahis branken und mit der blauen Waffe die Feinde in die Flucht schlugen.

IN JOHANNISTHAL auf dem Berliner Flugplatz wurde im abgelaufenen Monate mit Annahme des 11. April, an dem ein Wind von 12 bis 15 Sekundenmeter Stärke wehte, an allen Tagen geflogen; nur sieben davon waren halbe Flieger. Der Betrieb war infolgedessen auch besonders lebhaft, der stärkste seit dem Bestande des Flugplatzes. 97 Aviatiker vollführten nicht weniger als 3900 Aufstiege. Am eifrigsten flog Wieting, der allein 323 Flüge auf sein Konto brachte. Die längste Fliegerzeit erzielte Köbbe, indem er 154 Flüge in der Gesamtdauer von 26:23:00 vollführte. 100 und mehr Flüge haben im Laufe des Monats April noch ausgeführt: Stiffater 243, Cremer 238, de Waal 219, Fiedler 154, Stiplocheck 146, Stüber 112, Stöffler 110, Rapp 100. Überlandflüge haben ausgeführt: Leutnant zur See von Gorrissen, von Stoephanus, Hirth, Leutnant Böder und Lamekogl nach Döberitz. Dancourt traf aus Paris ein. Die Bedingungen für das Führerzeugnis haben erfüllt: Prallmüller, die Oberleutnants Faber und Schiller, Freindt, Bollandt, Weidner.

ZUR ERFORSCHUNG von Neu-Guinea ist eine deutsch-englische Luftschiffexpedition geplant. Kürzlich fand in Berlin die erste Sitzung des die Unternehmung vorbereitenden Komitees statt. Professor R. Neuhans führte aus, daß wir von keinem Lande so wenig wissen wie von dieser schwachbevölkerten, durch gewaltige Gebirgskette abgegrenzten zerrissenen Insel, die zu Teilen Deutschland, England und Holland gehört. Bei der Eigenart des Landes, die den bisherigen Expeditionen unüberwindliche Hindernisse in den Weg gelegt hat, bietet nur das Luftschiff die Möglichkeit, dieses Gebiet des Deutschen Reiches wirklich kennen zu lernen. Oberleutnant Graetz, der Leiter der Expedition, wies auf die politische Bedeutung seines Unternehmens hin, das eine gemeinsame

Aufgabe des deutschen und englischen Volkes sei und in England großes Interesse ausgelöst habe. Major von Tschudi empfahl sorgfältigste Vorbereitungen, die Errichtung mehrerer Hallen und eine vorsichtige und allmähliche Ausdehnung von Probefahrten auf Neu Guinea von der Küste aus. Die Kosten der Expedition sind auf drei Millionen veranschlagt.

DIE GLEITFLUGKARTEN - KONKURRENZ, die vom »Flugtechnischen Studienkomitee« in Wien veranstaltet wird und deren Ausschreibung wir wieder gegeben haben, erweckte, wie das Komitee mittelt, überall lebhaftes Interesse, was schon aus der Zahl der eingelaufenen Nennungen hervorgeht, die weit über 200 beträgt. Unter den eingesandten, in Gleitflieger umzuwandelnden Postkarten befinden sich mehrere außerordentlich merkwürdige, originelle Lösungen; und um nun dieselben der weiten Öffentlichkeit vorführen zu können, findet Sonntag den 25. Mai, um 3 Uhr nachmittags im großen Saale des »Café Prückels«, Wieu, I. Stabenring 24, die allgemein zugängliche Prüfung der eingesandten Gleitflugkarten statt. In Anbetracht der eingesandten Erläuterungen wurden auch eine Anzahl Ehrenpreise gestiftet; außerdem erhält jeder Konkurrenzteilnehmer eine vom Maler Paul Fischer entworfene und künstlerisch ausgeführte Erinnerungskarte mit der Angabe über den weitesten Flug seines Modells.

DIE DEUTSCHE AUSSCHIEDUNGSFAHRT zum heurigen Gordon Bennett-Wettbewerb der Kugelballons fand am 27. April von Dresden aus statt. Sieben Ballons beteiligten sich dazu: »Gladbeck« (Niederheinischer Verein, Führer Kaulen, Mitfahrer Bruno Schmitz), »Otto Lilienthal« (Berliner Verein, Führer Dr. Bröckelmann, Mitfahrer Ch. la Quinte), »Chemnitz« (Berliner Verein, Führer Oberpostsekretär Schubert, Mitfahrer Erich Guthmann), »Hannover-Minden« (Hamburger Verein, Führer Freiherr von Pohl, Mitfahrer Hauptmann von Milczewski), »Prinz Adolf« (Niederheinischer Verein, Führer F. A. W. Andernach, Mitfahrer Dr. Grebe), »Braunschweig« (Niederheinischer Verein, Führer Erich Leimkugel, Mitfahrer Hermann Heyd) und »Niederschlesien« (Berliner Verein, Führer Hans Berliner, Mitfahrer C. R. Mann). Der Abflug begann nach einer durch die Windverhältnisse gebotenen einstufigen Versögerung mit dem Ballon »Gladbeck« kurz nach 6 Uhr. Ihm folgten die anderen sechs Ballons in der angegebenen Reihenfolge, so daß »Niederschlesien« als Letzter um 7 Uhr den Startplatz verließ. Inzwischen hatte der Wind stark abgeflaut, so daß die Ballons nur langsam am Horizont verschwanden. Alle zogen nach Nordnordwest. Die meisten Ballons überflogen den Großen Belt und das Kattegat. — Von den Landungen wurde zuerst die des »Prinzen Adolfs« bekannt, dessen Führer Andernach ernstlich verletzt wurde, als der Ballon bei Roeskilde in Dänemark zur Erde kam. Die übrigen Ballons hatten glatte Landungen. Als Sieger gilt Hans Berliner, der in dem Ballon »Niederschlesien« bis nach Arendal bei Tönsberg in Norwegen gekommen ist und so ca. 900 km zurückgelegt hat.

VOM WIENER-NEUSTÄDTER FLUGFELDE wird uns berichtet: »Die wenigen schönen Tage, die den Monat April einleiteten, wurden nur zu bald durch kaltes, stürmisches, niederschlagsreiches Wetter verdrängt, das bis zum 20. April anhielt. Von da an vollzog sich ein Witterungsumschlag und bis zum Letzten herrschte heiteres, sonniges Wetter. Während des ganzen Monats blieb der Luftdruck im Vergleiche zu den Vormonaten konstant niedrig. (Mittel 733.7 mm.) Die Temperaturunterschiede bewegten sich zwischen dem Minimum von -1.8° C am 18. April morgens und dem Maximum von 26.4° C am 26. April mittags. Geflogen wurde an 16 Tagen durch 39½ Stunden; die Zeit der Flüge fällt zu meist in die windstillen Morgen- und Abendstunden des letzten Monatsdrittels. Hauptmann Miller vollführte am 22. April vormittags fünfundsiebenzig Passagierflüge, indem er auf dem Doppeldecker (Lohner-Daimler) mit jedem Frequentanten des Offiziersfliegerkurses je eine große Runde ums Flugfeld flog. Ingenieur Seidl unternahm auf Etlich-Eindecker des öfteren Passagierflüge mit

den Flugschülern der Motorluftfahrzeug-Gesellschaft. Die Flugschüler Aladar Zeelyl und Ingenieur Wittmann übten sich im Fliegen von Achterschleifen und Ziel-landungen zur Ablegung der Pilotenprüfung. Am 14. begann der diesjährige militärische Offiziersfliegerkurs, dem folgende Herren angehören: Kommandant und Leiter: Hauptmann Miller, zugewiesen die Feldpiloten: Oberleutnants Smička, Elner und Holek. Frequentanten: Hauptmann Ferdinand Deutelmöser (K. M. 8/HB.); die Oberleutnants Eugen Caspari (IR. 19), Nikolaus Edler von Wagner (IR. 101), Ferdinand Ritter von Cavallari (IR. 90), Hugo Schwab (IR. 57), Robert Schwarz (FKR. 30), Julius Casta (FKR. 8), Erich Kahlen (IR. 29), Rudolf Köppl (h.-h. IR. 1), Jenő Kara (IR. 44), Josef Smetana (IR. 86), Gustav Studey (IR. 14), Georg Edler von Lehmann (UR. 4); die Leutnants: Raul Stojanovic (FJB. 21), Artur Böhm (FKB. 8), Viktor Edler von Novy (IR. 27), Adolf Plater (FAR. 5), Friedrich Rosenthal (DR. 15), Adalbert Fenzl (FKR. 88), Leopold Zikero (IR. 17), Adolf Füre (IR. 102), Karl Sabeditzsch (IR. 94), Oskar Fekete (IR. 6), Johann Gehnke (TD. 3), Rudolf Hoppner (IR. 29). Betriebsleiter Illner übersteuerte am 22. nach Wien; Ingenieur Seidl ist Leiter der hiesigen Werkstätte und Flugschule der Motorluftfahrzeug-Gesellschaft.

DAS BODENSEE-MEETING, welches vom 29. Juni bis zum 6. Juli d. J. stattfindet, ist als nationaler Wettbewerb ausgeschrieben worden. Es wird von der Südwestgruppe der Vereine des Deutschen Luftfahrer-Verbandes veranstaltet. Der Großherzog von Baden hat das Protektorat übernommen. Zur Teilnahme berechtigt sind Flugzeuge, die (abgesehen vom Motor) in ihren Hauptteilen (Fahr-gestell, Flügel, Stauer, Schwimmer, Rumpf) in Deutsch-land hergestellt sind; Bewerber ist der Flugzeugbesitzer. Der Wettbewerb ist offen für Flieger deutscher Reichs-angehörigkeit (und für Ausländer, die vor dem 1. April in Deutschland ausässig waren und im Dienste einer deutschen Flugzeugfirma stehen). Die Nennung hat bis zum 15. Juni zu erfolgen. Jeder Flugzeugbesitzer kann beliebig viele Flugzeuge melden und für jeden Flieger kann ein Ersatzmann gestellt werden. Das Nenngeld beträgt für jeden bis 2. Juni angemeldeten Apparat 500 M. Das Reichsmarineamt behält sich vor, zwei Flugzeuge eines Typs der beim Wettbewerb beteiligt gewesenem Maschinen zu kaufen, falls sie an der Hochschule den Bedingungen für Marineflugzeuge entsprechen. Die Hochseep-rüfung auf der Marinestation bei Putzig ist eine nicht-öffentliche. Die Transportkosten werden, wenn der An-kauf erfolgt, vom Reichsmarineamt getragen. Die Flug-zeiten dauern von 4 Uhr morgens bis 11 Uhr mittags um 1 von 3 Uhr nachmittags bis 9 Uhr abends; Änderungen bleiben vorbehalten. Ein Preisgericht entscheidet über die Zuerkennung der Preise. Obmann des Schiedsgerichts ist GdL Gaede in Freiburg i. Br. Der bedeutendste Wett-bewerb ist der »Große Preis vom Bodensee«. Der Flug führt über eine Strecke von 200 km (etwa zweimal um den Bodensee) und besteht aus 40.000 M. und einem Ehrenpreis des Staatssekretärs des Reichsmarineamts. Der Abflug erfolgt vom Land aus. In der ersten Runde hat man in einem durch Bojen bezeichneten Viereck von 500 m Seitenlänge niedarzulegen, den Propeller zum Still-stand zu bringen und innerhalb des Bojenviereckes wieder aufzustiegen. Hierauf ist der Flug zu beenden und in einem Bojenviereck bei Konstanz einzufallen. Der Auf-enthalt in dem ersten Bojenviereck wird als ge-brauchte Zeit gerechnet. Fremde Hilfe darf bei dem Flug nicht in Anspruch genommen werden; auch Betriebsstoff darf während des Fluges nicht angenommen werden. Während des Fluges soll einmal eine Höhe von 500 m erreicht werden; die Mitnahme eines Fluggastes ist Be-dingung. Flieger- und Flugstange wird durch Ballast auf 180 kg gebracht. Der Start kann beliebig oft wieder-holt werden; nach beendigem Flug ist eine einmalige Wiederholung zulässig; es gilt der beste Flug. Ein Flug wird nicht gewertet, wenn das Flugzeug nach Beendigung des Fluges kein aufstiegsfähiges Fahr- oder Schwimmgestell mehr hat. Der erste Preis beträgt 25.000 M. (davon

18.000 M. von der Nationalflugschiffe und 7000 M. von der Südwestgruppe des D. L. V.), der zweite 10.000 M. und der dritte 6000 M. Offen ist der Wettbewerb vom zweiten Tag der Veranstaltung bis zum Schluß. Für diejenigen Flieger, die bei stärkerem als 7-Meter-Wind geflogen sind, steht der Ehrenpreis zur Verfügung, der in Reihenfolge der Leistungen zuerkannt wird, wenn mindestens fünf Flugszeuge während der Bodenseeveranstaltung geflogen haben. Die weiteren Wettbewerbe umfassen: a) eine Steigfähigkeitsprüfung auf 500 m. Das Flugzeug hat mit Fluggast (180 kg) vom Wasser oder vom Lande abzufliegen, auf 500 m zu steigen und in einem Bojenviereck einzufallen. Die beste Leistung ist die, bei der die Höhe von 500 m in kürzester Zeit erreicht wird. b) Flug über 100 km. Zugelassen sind Flugszeuge, deren Motor höchstens 75 H. P. hat. Der Flieger startet aus einem Bojenviereck am Strande oder vom Lande, hat eine durch Bojen markierte Zielinie zu überfliegen, hinter der Ziellinie einzufallen, auf dem Wasser zu wenden und über die Ziellinie wieder zur Wasser- oder Landabflugsstelle zurückkehren. Der Motor kann weiterlaufen, bleibt er stehen, so darf zur Inbetriebsetzung keine fremde Hilfe benützt werden. Der Flug kann (wie auch bei a) wiederholt werden, der beste Flug gilt; gewertet wird die kürzeste Flugzeit, der Aufenthalt auf dem Wasser wird mitgerechnet. c) Konstruktionspreis. d) Ehrenpreise für besondere Leistungen. Über ihre Zuerkennung entscheidet das Preisgericht. — Außerdem stehen für bestimmte Prüfungen (Abflug vom Land etc.) Prämien zur Verfügung. Anfangs standen die Reichsbehörden, namentlich das Reichsmarineamt, der Veranstaltung eines Binnenseewettbewerbes für Wasserflugszeuge wenig freundlich gegenüber. Das Reichsmarineamt vertrat den Standpunkt, daß nur Hochseeflugkonkurrenzen für die Entwicklung des Marineflugszeuges von Wert wären. Vielleicht hat aus der Mißerfolge des als Hochseewettbewerb gedachten Monaco-Meetings dazu gewirkt, daß man seitens der Behörden dem Bodenseewettbewerb mehr Interesse entgegenbringt, wenn auch nur als einer Vorprüfung.

Patentbericht.

mitgeteilt vom Patentanwaltsbureau Dr. Fuchs und Ingenieure Kornfeld und Hamburger, Wien. VII. Siebensterngasse 1.

Österreich.

Ausgelegt am 15. April 1913. Einspruchsfrist bis 15. Juni 1913.

Kl. 77 d. Willard Bartlett Clements, Rechtsanwalt in West Union, Iowa. — Flugzeug mit einer durch radial angeordnete gelenkige Arme ausbreitbaren Stabilisierungsfäche: Der unterste Arm der lotrecht angeordneten Stabilisierungsfäche kann einerseits mittels zweier Seilzüge zwecks Faltens und Ausbreitens der Fläche verschwenkt werden und ist anderseits durch nachgiebige Seile mit in bekannter Weise an der Haupttragfläche am Längsachse drehbar angeordneten waghenden Stabilisierungsfüßeln so verbunden, daß bei ausgebreiteten Stabilisierungsfüßeln die Verbindungsstelle sich treffen und die Flügel in der richtigen Lage halten.

Ausgelegt am 1. Mai 1913. Einspruchsfrist bis 1. Juli 1913.

Kl. 77 d. Fritz Klett, Fotograf in Ranscha bei Görlitz, Deutsches Reich. Drachenflieger mit zwei pfeilförmig zueinander gestellten Tragflächen und einer hinten sich anschließenden, quer angeordneten Tragfläche: Die hinteren Kanten der beiden vorderen Tragflächen liegen in der Fluglage der Maschine in horizontaler Ebene, während die Vorderkanten dieser Tragflächen nach hinten zu ansteigen.

Kl. 77 d. Ludwig Schmidt, k. u. k. Rittmeister in Wiener-Neustadt. — Rumpf für Flugzeuge: An demselben sind im Bereiche des Sitzes in ihrer Flächenebene nachgiebige Verschlagungsflächen vorgesehen.

Deutschland.

Ausgelegt am 10. April 1913. Einspruchsfrist bis 10. Juni 1913.

Kl. 77 a. Max Bucherer, Köln-Lindenthal. — Austriebsvorrichtung mit Differentialgetriebe für Flugzeugpropeller.

Kl. 77 a. Antoine Padous Filippi, Paris. — Propeller mit stark nach hinten geneigten hinteren mittleren Sängflächen.

Kl. 77 a. Rudolf Grohmann, Kohldorf bei Klagenfurt. — Flugzeug mit fächerartig ausbreitbaren Schirmflächen.

Kl. 77 a. Franz Hanslik, G.-Darkewitz, O. S., Kr. Ratibor. — Fallschirm.

Kl. 77 a. A. Thiemt & Co., Berlin. — Ballonstoff aus mehreren Lagen Goldschlägerhaut mit verstärkender Einlage.

Ausgelegt am 14. April 1913. Einspruchsfrist bis 14. Juni 1913.

Kl. 77 a. Hermann Gerard Fokker, Johannisthal bei Berlin, Parkstraße 18. — Flugzeug.

Kl. 77 a. Wilhelm Rasche, Herne i. W., Wilhelmstraße 32. — Starres Luftschiff mit in Einzelkammern angeordneten Gasszellen.

D. R. Gebrauchsmuster.

Kl. 77 a. E. Rümpler, Luftfahrzeugbau-Ges. m. b. H., Berlin-Lichtenberg. Flugzeug mit einziehbarem Ausrüstgestell.

Kl. 77 a. Gustav Mees, Charlottenburg, Schlüterstraße 81. Schwimmer mit Radachse für kombinierte Land- und Wasserflugmaschinen.

Kl. 77 a. Karl Assmus, Frankfurt a. M., Frankenallee 20. Luftschiff.

Kl. 77 a. Karl Walter Vogelsang und Paul Ballin, Leipzig-Ludwigsau, Kuhlstrasse 26. Tragflächenprofil für Flugzeuge mit nach oben gebogenem Vorderteil.

Kl. 77 a. Gustav Otto, München, Schleißheimerstraße 136. Kufe für Flugzeuglaufgestelle mit federnd gelagerten Laufrädern.

Kl. 77 a. August Enler, Frankfurt a. M. — Niederdr. Kühler mit versetzten Kühlrippen, insbesondere für Flugmaschinen.

Kl. 77 a. Christian Joehus, Nennmünster. Drehbares Fahrgestell für Flugzeuge.

LITERATUR.

»Titan.« Roman von Martin Atlas. II. Auflage. Leipzig 1913. Verlag von Theodor Gerstenberg. Preis gebettet 8 M. — Martin Atlas hat seinem utopistischen Roman »Die Befreiung«, der manchen guten Gedanken enthält, nun einen phantastischen Luftschifferroman folgen lassen. Er ist in Form und Inhalt weniger gelungen als der erste. Das lärmende Umschlagbild ist ungleich geschmacklos.

»Die aerodynamischen Linien der Insekten und Vogelschwingen.« Neue Beobachtungen für Motordriller. Von E. Abramowsky. Leipzig 1913. Verlag von Max von Criegern. Preis 60 Pf. — Das vorliegende illustrierte Heftchen, ein erweiterter Sonderabdruck aus der Zeitschrift »Der Luftverkehr«, teilt Beobachtungen aus der Natur und aus Versuchen mit, die für den Maschinenbau vielleicht von Wert sein können.

»Mechanische Grundlagen des Flugzeugbaues.« Von Professor A. Baumann. Teil I und II. (Band X und XI der Sammlung »Luftfahrzeugbau und Führung von Paul Neumann.) München 1913. Verlag von R. Oldenbourg. Preis je 4 M. — Das vorstehend angegebene Werk stellt einen Niederschlag nicht nur der theoretischen, sondern auch der praktischen Arbeit des Verfassers auf dem Gebiete des Flugzeugbaues dar. Es behandelt, ohne auf irgend welche spezielle Konstruktionen näher einzugehen, diejenigen Fragen und mechanischen

Probleme, welche für alle Flugsengattungen von gleich großer Bedeutung sind. Um das Verständnis und die Verarbeitung des Stoffes zu erleichtern, wird der Leser, von den denkbar einfachsten Fällen ausgehend, schrittweise mit den komplizierten Problemen vertraut gemacht. Es werden so nach und nach alle Fragen behandelt, die für die Berechnung und den Bau von Flugzeugen von Wichtigkeit sind, und gleichzeitig der Grund gelegt für das Verständnis des noch folgenden Bandes, der sich mit den Stabilitätsfragen befassen wird. Nach einer kurzen allgemein gehaltenen Besprechung des Luftwiderstandsgesetzes gibt der Verfasser an, mit seinen Versuchen und praktischen Ergebnissen übereinstimmende, einfache Formeln, auf Grund derer die Berechnung des Auf- und Rücktriebes von Tragflächen ermöglicht wird.

»Die Technik im zwanzigsten Jahrhundert.« Unter Mitwirkung hervorragender Vertreter der technischen Wissenschaften herausgegeben von Geheimen Regierungsrat Dr. A. Miethe. IV. Band: Das Verkehrswesen, die Großfabrikation. Braunschweig 1912. Verlag von Georg Westermann Preis 15 M. — Der vorliegende vierte Band des überaus reichhaltigen, mit einer wahren Fülle von Illustrationen ausgestatteten und infolge der leichtfaßlichen Behandlungsart für weite Kreise höchst geeigneten Werkes über die moderne Technik hat für die Luftschiffer aller Art besonderes Interesse, weil er ein ziemlich anspruchsvolles Kapitel über Aeronautik enthält. Dasselbe entstammt der bewährten Feder des Professors Dr. A. von Parseval und umfaßt nahezu 100 Seiten des gegen 500 Seiten starken Bandes. Der Autor beginnt damit, daß er die aerodynamischen Versuchsmethoden Revue passieren läßt und deren hauptsächlichsten Ergebnisse mitteilt. Dann geht er auf die Mechanik des Vogelfluges über; dabei zeigt sich der wesentliche Unterschied zwischen dem Ruderflug und dem Gleitflug, auf dem die heutigen Aeroplane basieren. Von der Luftschraube bietet Parseval in knapper Form die Theorie und teilt auch das Nötige von den verschiedenen Versuchen (Prandtl etc.) mit. Sodann folgen Abschnitte über die Motoren und über Tragasse. Vom Kugelballon wird nach der Theorie die historische Entwicklung geschildert, die Herstellung des modernen Ballons beschrieben und die zur Ausstattung nötigen Instrumente etc. angegeben. Hieran kommen die Fesselballons und Drachenballons an die Reihe. Einen breiten Raum nimmt der Abschnitt über den Bau der Lenkballons ein. Die Berechnung der Ballonkörper wird ausführlich behandelt. Daran anschließend wird die historische Entwicklung der Luftschiffe von dem ersten Anfang bis zur Gegenwart geschildert. Einem Abschnitt über die Materialien zum Bau der Luftschiffe folgt ein solcher über die Steuerung derselben sowie über die Anbringung der Schraube. Der Verfasser gibt den instarthen Luftschiffen den Vorzug, Ebenso nützlich ist die Beschreibung der Flugzeuge, welche im ersten Teil die Theorie der Flugzeuge zusammengefaßt bringt; und zwar werden nicht nur die Drachenflieger, sondern auch die Schwingenflieger und Schraubenflieger besprochen. An dem Beispiel eines Eindeckers wird ein Flugzeug durchgerechnet. Auch die Steuerung und Stabilität der Flugzeuge wird behandelt und schließlich eine kurze Beschreibung an Hand von Abbildungen der wichtigsten Flugzeugtypen gebracht. Im nächsten Abschnitt behandelt Professor von Parseval zunächst die Führung der Freiballons, dann die der Luftschiffe und die der Flugzeuge. Auch der praktischen Anwendung aller Arten von Luftfahrzeugen für militärische Zwecke wird gedacht. Den Freiballon hält der Autor namentlich im Festungskrieg für wertvoll. Die wissenschaftliche Anwendung des Ballons zur Durchforschung der Atmosphäre wird nicht vergessen. Den Schluß bilden Bemerkungen über die Photographie aus dem Luftfahrzeug. Außer von Parsevals schöner Arbeit kommt für Aeronauten speziell das Kapitel über »Drachlose Telegraphie und Fernsprechwesen«, verfaßt von Richard Kuhlmann, in Betracht, doch ist der gesamte Inhalt des Bandes lesenswert.

BRIEFKASTEN.

F. ACSÉL in Wien. — Mit Ihrem Projekte müssen Sie sich an den k. k. Österreichischen Flugtechnischen Verein wenden. Wenn Ihre Flugmaschine nur die Hälfte dessen zu leisten vermag, was Sie versprechen, werden Sie dort gewiß jede nötige Förderung finden.

The National Aeronautic
Magazine of America

„FLY“

ISSUED MONTHLY.

Balloons Airships Flying Machines.

From thirty to fifty beautiful illustrations each number
A popular magazine read by everybody interested in
Aeronautics. Send Postoffice order for \$ 1.50 for a
year's subscription to the

AERO PUBLISHING COMPANY
BETZ BUILDING, PHILADELPHIA, PA.
Sample copies 10 cts. each.

4000 Kilometer im Ballon

von Herbert Silberer.

Mit 28 photographischen Aufnahmen vom Ballon aus. Preis in
eleganten Einband 7 Kronen 20 Heller.

Bei dem allgemeinen Interesse, das die Luftschiffahrt in der Neuzeit
zugeworfen hat, wird das vorliegende Buch anserordentlichem Beifall
finden. Es bildet tatsächlich die erste deutsche Sammlung von Fahr-
beschreibung eines Luftreisenden, der innerhalb weniger Sommer
über 4000 Kilometer im Ballon zurückgelegt hat. Durch die Beigabe
zahlreicher, vorzüglich angeführter Wiedergaben photographischer
Aufnahmen vom Ballon aus, die nicht nur schöne Landschaftsbilder
von oben, sondern auch interessante und lehrreiche Ansichten des
Wolkenmeeres, der Erde durch Wolken gesehen u. s. w. bieten,
erhält das Buch einen bedeutend erhöhten Wert.

Zu beziehen durch die Verwaltung der „Allgemeinen Sports-
Zeitung“, Victor Silberer, Wien, oder durch jede Buchhandlung.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Couannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences,
de l'Industrie et des Sports Aéronautiques

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

Sommer 1913.

Schnellzugs-Verbindungen.

Sommer 1913.

Gültig vom 1. Mai 1913.

W i e n (Stbht.) — I t a l i e n

über Cernignano				über Cormons				über Ala				über Fontebba			
□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
720	ab Wien Stbht.	an	845	920	ab Wien Stbht.	an	900	915	924	ab Wien Stbht.	an	735	1090	430	230 610
921	Sammering	1124	411	1048	1124	796	617	1027	1027	Sammering	1124	635	1006	1394	100 310
1028	Bruck a. d. M.	1231	928	1290	1231	581	456	1147	1147	Bruck a. d. M.	1231	728	728	728	628
1157	Gras	152	116	129	Gras	424	301	1232	1232	Gras	152	145	204	728	513
1271	Martburg Hauptbht.	1129	928	929	Martburg Hauptbht.	307	296	1232	1232	Martburg Hauptbht.	1129	728	728	728	445
141	Chil	1129	928	418	Chil	153	118	1232	1232	Villach Hauptbht.	1129	an	an	1195	120
319	Laibach	an	920	620	Laibach	1295	121	728	728	Villach Hauptbht.	1129	628	1145	1145	1290
924	Abbas-M.	an	924	924	Abbas-M.	821	980	1124	1124	Bozen-Grtes	1129	an	an	an	924
946	Flum	600	1018	946	Flum	810	728	109	109	Verona	1129	an	an	an	924
527	Nabresna	710	821	821	Nabresna	917	928	146	146	Arco	1129	an	an	an	924
626	Triet S. B.	655	920	918	Triet S. B.	621	810	134	134	Maland	1129	an	an	an	924
626	Montalona	651	728	205	Venedig	410	125	890	890	Nizza	1129	an	an	an	924
946	Venedig	207	1235	640	Maland	1295	620	211	211	an	1129	an	an	an	924
927	Maland	946	457	1114	Florenz	620	920	410	410	an	1129	an	an	an	924
1025	Florenz	620	1025	620	Rom	1150	906	620	620	an	1129	an	an	an	924
706	Rom	1150	706	1205	Naspeil	706	420	924	924	an	1129	an	an	an	924
an Naspeil	an	an	an	an	an	an	an	an	an	an	1150	an	an	an	924

Deutschland-Italien

über Ala				über Cormons				über Ala				über Fontebba			
□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
890	ab Wien Stbht.	an	1090	110	ab Wien Stbht.	an	1090	110	ab Wien Stbht.	an	1090	110	ab Wien Stbht.	an	1090
1015	Sammering	1124	411	1048	1124	796	617	1027	1027	Sammering	1124	635	1006	1394	100 310
1271	Bruck a. d. M.	1231	928	1290	1231	581	456	1147	1147	Bruck a. d. M.	1231	728	728	728	628
1157	Gras	152	116	129	Gras	424	301	1232	1232	Gras	152	145	204	728	513
1271	Martburg Hauptbht.	1129	928	929	Martburg Hauptbht.	307	296	1232	1232	Martburg Hauptbht.	1129	728	728	728	445
141	Chil	1129	928	418	Chil	153	118	1232	1232	Villach Hauptbht.	1129	an	an	an	924
319	Laibach	an	920	620	Laibach	1295	121	728	728	Villach Hauptbht.	1129	628	1145	1145	1290
924	Abbas-M.	an	924	924	Abbas-M.	821	980	1124	1124	Bozen-Grtes	1129	an	an	an	924
946	Flum	600	1018	946	Flum	810	728	109	109	Verona	1129	an	an	an	924
527	Nabresna	710	821	821	Nabresna	917	928	146	146	Arco	1129	an	an	an	924
626	Triet S. B.	655	920	918	Triet S. B.	621	810	134	134	Maland	1129	an	an	an	924
626	Montalona	651	728	205	Venedig	410	125	890	890	Nizza	1129	an	an	an	924
946	Venedig	207	1235	640	Maland	1295	620	211	211	an	1129	an	an	an	924
927	Maland	946	457	1114	Florenz	620	920	410	410	an	1129	an	an	an	924
1025	Florenz	620	1025	620	Rom	1150	906	620	620	an	1129	an	an	an	924
706	Rom	1150	706	1205	Naspeil	706	420	924	924	an	1129	an	an	an	924
an Naspeil	an	an	an	an	an	an	an	an	an	an	1150	an	an	an	924

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportilberer Wien“.

Nummer 11.

Wien, 1. Juni 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Über die Pyrenäen. — Die deutsche Frau im Ballon. — Feldpilot Hauptmann Andrich †. — Ein tragischer Unfall. — Neue Weltrekorde. — Der Prinz Heinrich Preis. — Die Fliegwoche in Aspern. — Todesopfer. — Österreichischer Luftschiffer-Verband. — K. k. Österreichischer Aëro-Klub. — Notizen. — Patentbericht. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

ÜBER DIE PYRENÄEN.

Als der interessanteste Flug in dem Endkampf um den Pommery-Pokal, I. Semester 1913, aus dem Guillaux als Sieger hervorging, darf wohl die Luftreise seines bedeutendsten Gegners Gilbert angesehen werden. Zwar reichte er ziffermäßig natürlich nicht an den Flug des Ersten heran, aber er war ein Kabinettstück der Aviatik, indem er in seinem zweiten Teil eine Pyrenäen-Überquerung enthielt, die doch an und für sich schon als ein hervorragendes Unternehmen gelten muß. Gilbert führte seinen Flug von Paris nach Medina del Campo (1020 km) am 24. April aus; er lieferte nach seiner Rückkehr die folgende Darstellung der famosen Luftreise:

Wie schon bekannt, habe ich Villacoublay Donnerstag (24. April) um 5 Uhr früh mit der denkbar größten Belastung meines Apparates mit Betriebsvorräten verlassen. Nach kaum einer halben Runde über dem Flngfeld verließ ich dieses schon, indem ich ohne Verzug die Richtung Orléans einschlug und 1200 m Höhe aufsuchte, um den Dunstwolken zu entgehen, die mich in den unteren Luftregionen behinderten.

Ganz umsonst mühte ich mich im ersten Teil meiner Reise mit der Orientierung ab. Ich schwebte über einer dichten Wolkenschicht, und versuchte ich darunter zu gelangen, so fand ich immer nur neue Wolken und Nebel und Regen. Übrigens wußte ich ja, in welcher Richtung ich segelte, und das war schließlich genug. In der Nähe von Bordeaux gewährte ich glücklich die zwei Brücken von Langon. Das genügte mir. Ich setzte unverändert meinen Weg fort, indem ich mich nun auch

bestrebte, die Karte zu benützen, die mir MM. Saulnier und Legagnex freundlichst vorbereitet hatten; auch die Ratschläge meines Kollegen Brindejone wollte ich befolgen, der sich in dieser Gegend vorzüglich auskennt.

Nach Bordeaux sauderte ich einigermaßen: Sollte ich die Pyrenäen umfliegen oder sie überfliegen? Die Erwägungen beschäftigten mich lange; ich muß hinzufügen, daß ich zu jener Zeit unter die Wolkendecke herabgegangen war und in wenig ermunterndem Regen dahinfuhr.

Endlich kam ich an die hohen Berge heran. Als ich sie so unmittelbar vor mir sah, flog ich auch schon geradewegs auf sie zu. Alles Zaudern wich — ich war zur Überquerung entschlossen. Ich stieg also kräftig in die Höhe, und nun hüllten mich abermals die Wolken ein, allen Ausblick mir versperrend. Ich hielt mich recht hoch, wurde aber trotzdem von Wolken und wechselnden, oft sehr heftigen Luftströmen behindert.

Ich kam trotz den Hindernissen gut nach Spanien und suchte die Direktion auf Vittoria an. Da gewährte ich kleine Pünktchen: Häuser.

Da Saulnier mir gesagt hatte, daß man in Vittoria sehr gut die Erneuerung der Betriebsmittel vornehmen könne, entschloß ich mich, hier zu landen. Ich kam auf einer großen Wiese zur Erde, wo als einziges menschliches Wesen ein Schäfer seine Herde hütete. Ich machte ihm Zeichen, er rührte sich nicht. Ich schrie und wandte schließlich das Mittel an, ihm Geld zu geben. Er steckte es mit kalter Miene ein, bemühte sich aber deshalb nicht im geringsten, mir behilflich zu sein. Ich begann in Verzweiflung zu geraten, als ein Mechaniker von der Aviatikerschule Garnier erschien, der mich von fern erspäht hatte.

Nun wurde die Erneuerung der Betriebsstoffe vorgenommen, auch ich restaurierte mich, und um 3 Uhr 30 Minuten nahm ich meinen Abflug nach Burgos. Zwischen dieser Stadt und Valladolid wurde ich fürchterlich geschaukelt. In dem Gedanken, daß nun der Pommery-Pokal mein sei,

weil ich Daucourt geschlagen, war ich aber ruhig und setzte unverändert meinen Weg fort. Endlich, als ich gegen 6 Uhr Häuser gewahrte, beschloß ich hinabzugehen.

Leider spielte sich bei dieser Landung nicht alles so ab, wie ich es gewünscht hätte. Der Erde mich nähernd, sah ich schon lebhaft bewegte Menschengruppen in wunderbaren Aufzügen gestikulierend aus allen Ecken auf mich zurollen. Die Leute strömten eben dort zusammen, wo ich hinsteuerte. Um großes Unheil zu vermeiden, mußte ich ein gewaltsames Manöver vornehmen, durch das mein Apparat zwar rasch zum Stillstand kam, sich aber dabei komplett umdrehte. Ich war so glücklich, bloß einige leichte Kontusionen zu erleiden, und auch meine Flugmaschine blieb ziemlich unversehrt.

Soldaten kamen. Sie vermehrten womöglich noch den Trubel. Ich sah schon den Moment nahen, wo meine Maschine zerfetzt und jeder sich ein Stück mitnehmen würde. Glücklicherweise traten Offiziere und behördliche Organe der Stadt Medina del Campo ins Mittel.

Mein Apparat wurde nun von über 200 Personen nach der Stadtkaserne transportiert. Dort angelangt, machten sie eine halbe Stunde lang Anstrengungen, den Aéropion durch ein kaum mehr als mannshohes Tor ins Gebäude zu schaffen. Es erforderte mühevollen Erklärungen und Überredungen, um zu diesem Zweck endlich eine Demontierung des Apparats bewerkstelligen zu lassen. So endete mein Pyrenäenflug um den Pommery-Pokal.

Der Preis, der gegen das Ende des April zu dem gewaltigen Endkampf geführt hat, der Pommery-Pokal, ist im Jahre 1911 gestiftet worden. Inhaber des Pokals wird bekanntlich derjenige Flieger, welcher von Frankreich aus an einem Tag zwischen Sonnenanfang und Sonnenuntergang die größte Distanz — in Luftlinie gemessen — in beliebig vielen Etappen fliegend zurücklegt. Der Preis wird für jedes Semester frisch bestritten, geht aber schließlich in den Besitz desjenigen über, der ihn am 31. Oktober 1913 innehat. Der Semestersieger erhält eine Prämie. Die bisherigen Inhaber waren folgende:

1911, erstes Semester: Védrières, Paris—Poitiers, 886 km; zweites Semester: gleichfalls Védrières, Paris—Angoulême, 400 km.

1912, erstes Semester: Bedel, Villacoublay—Biarritz, 645,28 km; zweites Semester: Dancourt, Valenciennes—Biarritz, 852 km.

Im ersten Semester 1913 hat Guillaux mit seiner prächtigen Fahrt von Biarritz nach Kollum in Holland gestiegen. Seine Strecke beträgt 1253 km. Nun ist noch ein Semester übrig.

Von den Leistungen der übrigen Konkurrenten 1913 seien erwähnt:

16. April: Daucourt, Paris—Berlin, 910 km; Andemars, Paris—Waune, 525 km.

24. April (außer Gilbert, Paris—Medina del Campo, 1020 km): Legagneux, Paris—Angoulême, 420 km.

28. April: Andemars, Paris—Hannover, 700 km; Letort, Paris—Visé, 800 km; Séguin zu zweit, Marseille—Nannur, 900 km.

29. April: Brindejone des Monlinalis, Paris—Quakenbrück, 600 km.

30. April: Védrières, Lyon—Rouen, 525 km; Gilbert, Ambérieu—Doullens, 525 km; Schemel, La Vidamée—Köln, 400 km; Marty, Le Crottoy—Düsseldorf, 375 km.

DIE DEUTSCHE FRAU IM BALLON.

(Schlaß.)

2. Fahrten, bei denen Damen selbst

Führerinnen waren.

Deutschland zählt bis jetzt 18 Ballonführerinnen. Die Erste, die das Patent schon 1907 erwarb, war Frau Emma la Quiente; sie war die zweite Führerin der Fédération überhaupt. Die übrigen seien kurz aufgezählt in der Reihenfolge, in der sie das Patent erwarben: 2. Frau Professor Bamler, 3. Exzellenz Frau von Reppert, 4. Frau Professor Abegg, 5. Frau Dr. Gocht, 6. Fräulein Margarete Große, 7. Frau Dr. Kunicke, 8. Fräulein Elisabeth Große, 9. Frau Sanitätsrat Freise, 10. Frau Assessor Freimuth, 11. Freifrau von Ende, 12. Fräulein E. Adickes, 13. Exzellenz von Quast, 14. Frau Julie Ortmann, 15. Frau Emmy Wolf, 16. Fräulein Höchberg, 17. Frau Claire Greven, 18. Fräulein Bischof. Von diesen Damen hat jede mindestens eine Fahrt, ihre Führerfahrt, selbständig geführt, einige sogar schon eine größere Zahl, z. B. Frau la Quiente, Frau Gocht, Frau von Quast u. a.

Auch die von Damen geführten Fahrten lassen sich wieder in zwei Gruppen teilen. Es ist schon oft behauptet worden, daß bei Fahrten, wo eine Dame führt, wo aber außer ihr noch ein Herr mitfährt, der schon Fahrten gemacht hat, „doch eigentlich er der Führer ist, der dann der Dame nur großmütig den Ruhm überläßt“. Ja, selbst wenn der Herr vorher noch nicht gefahren ist, sei seine Begleitung eine Beruhigung für die Dame im Hinblick auf etwa eintretende Schwierigkeiten bei der Fahrt oder Unannehmlichkeiten nach der Landung; denn der Mann sei mehr gewöhnt, selbstständig und entschlossen zu handeln. Zweifellos ist manches Wahre an dieser Behauptung; auch Äußerungen von Damen bezeugen das. Daß es jedoch falsch wäre, schlechthin über die von Damen geführten Fahrten so zu urteilen, haben die Damen selbst schon bewiesen, indem sie auch bereits ohne männliche Begleitung gefahren sind. Noch gibt es nicht viele solcher Fahrten, doch liegt das sicher hauptsächlich daran, daß die meisten Damen bis jetzt noch keine Gelegenheit dazu gehabt, keinen besonderen Anstoß dazu erhalten haben; bald wird das vielleicht anders werden. Weil aber eben diese Fahrten Damenfahrten im vollsten Sinne des Wortes sind, Fahrten, bei denen auch nicht der leiseste Gedanke an eine Unselbständigkeit aufkommen kann, seien sie zum Schluß für sich genannt.

Zunächst also von Damen geführte Fahrten, an denen noch ein Herr oder einige Herren teilnahmen. Erwähnenswert sind hier schon einige Führerfahrten. Frau Bamler machte ihre Führerfahrt im Winter. Frau Gocht machte sie unter offizieller Leitung der Frau la Quiente. Fräulein M. Großes Führerfahrt war die schon genannte erste Leuchtgasalpenfahrt, die also zugleich die erste Alpenfahrt war, die, wenn auch unter offizieller Leitung eines Herrn, von einer Dame ge-

führt wurde. Frau von Endes Führerfahrt war eine 16stündige Nachtfahrt, die teilweise bei heftigem Schneetreiben stattfand. Fräulein Adickes endlich hatte bei ihrer Führerfahrt reichlich 60 km Geschwindigkeit.

Dann die Fahrten, bei denen Damen offiziell als Führerinnen genannt sind. Einige der Damen haben schon Nachtfahrten geführt, z. B. Frau Gocht eine 14stündige und eine 16stündige Fahrt. Andere waren Führerinnen bei wissenschaftlichen Fahrten, so Frau Bamler und Frau Freise.

Ferner sind Wettfahrten zu nennen, an denen sich Damen als Führerinnen beteiligt haben. Bei einer Breslauer Fuchsjagd 1909 wurden zwei Ballons von Damen geführt, und beide wurden Sieger: Frau Abegg erhielt den ersten Preis, Frau la Quaiante den zweiten, während die Herren ohne Preise ausgingen. Im September 1910 führte Fräulein Adickes einen Ballon bei einer Zielfahrt von Frankfurt aus und im Dezember Frau la Quaiante einen bei einer Fuchsjagd von Schneidemühl aus. Auch an einer großen Wettfahrt haben schon Damen als Führerinnen teilgenommen. Im März 1910 führten Fräulein E. und M. Große bei Gelegenheit der Dresdner nationalen Wettwettfahrt den damals sächsischen, jetzt dem Tiroler Verein gehörenden Ballon »Graf Zeppelin«. Die Fahrt ging in stockfinsterer Nacht über Sachsen, Böhmen und Mähren. Am Morgen wurden die Westkarpathen überflogen, wobei der knapp über die Berge wegfliegende Ballon starken auf- und absteigenden Strömen und vielen kleinen Luftwirbeln unterworfen war. Über der niederungarischen Tiefebene geriet die Fahrer in einen tollen Schneesturm, der den Ballon wiederholt gegen 1000 m auf und ab führte und ihn endlich, als man mit reichlich 5 Sack Sand schon der baldigen Landung entgegen sah, durch die 3000 m dicken Wolkenschichten hindurchriß und hinauf ins Blaue trug bis nahe an 6000 m Höhe. Die Landung erfolgte nach 23stündiger Fahrt sehr glatt bei Windstille im Temestale in den Südkarpathen. Der Ballon wurde mit 873 km Entfernung Zweiter in seiner Klasse. (Sieger war Major von Abercron, unter den von den beiden Damen geschlagenen Führern befanden sich aber keine Geringeren, als Herr Ingenieur Gericke, der kürzlich verunglückte Gordon Bennett-Fahrer, und Herr Otto Korn, der den deutschen Rekord von 70 Stunden hält und schon damals inne hatte. V.S.) Die Fahrt ist bis jetzt zugleich die längste, weiteste und höchste der von Damen geführten Fahrten und weist auch die niedrigste der bei diesen Fahrten gemessenen Temperaturen auf: ca. 25° Kälte¹⁾.

Nun zum Schluß die Fahrten, an denen nur Damen teilnahmen. Es sind deren bis jetzt acht. In erster Linie sind hier fünf Tagfahrten zu nennen, bei denen eine Dame ganz allein fuhr. Den ersten Schritt hierin tat Frau la Quaiante: schon im Mai 1908 bei Gelegenheit einer internen Zielfahrt

des Berliner Vereines fuhr sie von Berlin aus in 1:40 20 km weit²⁾. Seit 1910, wo die Alleinfahrt Bedingung zur Erwerbung des Führerpatents wurde, sind ihrem Beispiele noch vier Damen gefolgt: Frau Julie Otmann machte im August 1910 eine zweistündige Alleinfahrt von Osnabrück 22 km weit; 1912 schlossen zwei Damen eine kurze Alleinfahrt an eine andere Fahrt an: Fräulein Bischof bei 12 km Stundengeschwindigkeit und Frau Greven bei böigem, regnerischem Wetter und 30 km Geschwindigkeit, und soeben meldet Nr. 4 der »Deutschen Luftfahrerzeitschrift« 1913 eine Alleinfahrt von Fräulein Herta Oberhöfken; die Fahrt wurde anfangs Januar 1913 bei 40 km Geschwindigkeit von Münster aus unternommen und dauerte 2:42.

Sodann kommen Nachtfahrten. Die ersten und bis jetzt einzigen Damen, die bisher solche ausgeführt haben, sind die Fräulein E. und M. Große, und zwar haben sie schon drei Nachtfahrten gemeinsam unternommen. Die erste davon, Ende September 1909, führte von Bitterfeld in großer Schleife durch Sachsen und Thüringen und durch Sachsen zurück, anfangs im Finstern, dann bei Mondenschein, am Morgen im Nebel und zuletzt über unermeßlichem Nebelmeer bis nach Torgau. Dort fand die Fahrt nach 17½ Stunden ihr Ende mit einer sehr glatten Landung im dicken Bodennebel. Diese Fahrt war Fräulein E. Großes Führerfahrt. Es ist bis jetzt die längste der nur von Damen unternommenen Fahrten³⁾. Die letzte der drei Fahrten fand im Mai 1912 statt. Bei herrlichem Mondenschein wurde der Spreewald überflogen. Am Morgen stellte sich regnerisches, böiges Wetter ein. Um nicht in die gewitterartigen Wolken zu geraten, die ringsum aufzogen, brachen die beiden Damen die Fahrt nach 13 Stunden ab. Sie landeten nordöstlich der Stadt Posen (300 km vom Aufstiegsorte) bei böigem Winde von 44 km Geschwindigkeit⁴⁾. Die schönste der drei Fahrten aber ist eine Junifahrt vom Jahre 1911⁵⁾. Bei wolkenlosem Himmel führte sie mit dem Ballon »Hilde« von Weißig über das Lausitzer Gebirge, über die böhmisch-mährische Höhe und die kleinen Karpathen nach Preßburg, dann über die Donau und den Bakonyerwald, am Plattensee vorbei und abermals über die Donau bis nach Maria-Theresiopel, wo die beiden Ballonführerinnen, kurz ehe der Ballon in die Längsrichtung der Theiß und Donau kam, mit noch zwei Drittel ihres Ballastes der Fahrt ein Ende machten, um nicht nach dem ungastlichen Serbien zu geraten. Die Landung erfolgte glatt bei Sturm von 70 km und die beiden Luftschifferinnen schildern dessen wildes Tosen über der unermeßlichen Ebene, den Anblick der sturmgepeitschten Bäume und das sinnverwirrende Wogen

¹⁾ Siehe kurzer Bericht darüber in den »Ill. Aeron. Mit.« 1908, 10. Heft.

²⁾ M. Große: »Eine schillohe Damen-Ballonfahrt«, »Leipziger Zeitung« 1909, Nr. 348.

³⁾ M. Große: »Eine schillohe Damen-Ballonfahrt über das Posener Land«, »Posener Zeitung« 1913, Nr. 151.

⁴⁾ M. Große: »Eine Damenfahrt des Ballons »Hilde« in der »Woche« 1911, Nr. 38.

⁵⁾ M. Große: »Die Wettfahrt des Ballons »Graf Zeppelin« n Dresden, Ostern 1910, »Dresdner Anzeiger« 1910, Nr. 106.

der endlosen grünen Saaten als einen der erhabensten Eindrücke in ihrem Leben. Ein mit der »Hilde« zugleich aufgestiegener Ballon fuhr bei ungefähr gleichem Ballastverbrauch 11 Stunden und landete bei Olmütz. Die 15stündige Fahrt der »Hilde« ist mit ihren 732 km Luftlinie bis jetzt die weiteste der nur von Damen gemachten Fahrten. Sie erwies sich Ende 1911 zugleich als die weiteste Jahresfahrt unter den 86 Fahrten des königlich sächsischen Vereines und trug den beiden Luftschifferinnen einen Ehrenpreis ein. Beinahe hätten sie sogar die Verbandsmedaille erhalten: unter den im Jahrbuch 1912 für 1911 angegebenen 1149 Fahrten war nur eine einzige Fahrt ohne Zwischenlandung länger als die genannte und nur um 23 km länger.¹⁾

Wie man sieht, haben deutsche Frauen schon ganz hervorragende Leistungen im Ballonfahren zu verzeichnen.
F. S.

FELDPILOT HAUPTMANN ANDRICH †.

IN DER HERCEGOVINA ABGESTÜRTZT.

Nur kurze Zeit nach dem Unfall des allgemein bewanderten Offizierspiloten Oberleutnant Nittoer (Fischamend, 17. Februar) wurde unserer militärischen Fliegertruppe nun wieder eines ihrer tüchtigsten Mitglieder durch einen Todessturz entzissen; das dritte Opfer unserer Militäraviatik heißt Hauptmann Deodat Andrich. Am 17. Mai wurde der treffliche Offizier von seinem traurigen Schicksale ereilt.

Hauptmann Andrich, der seit einigen Wochen Kommandant des Flugparks in Mostar war, stieg an dem genannten Tage vormittags auf einem Lohner-Pfeilflieger mit Leutnant Flassig als Begleiter von dem Flugplatze im Mostarsko Polje auf. Er gelangte nach Capljina, und wurde — so meldet man! — der Pilot von einem Unwohlsein befallen. Er verlor die Herrschaft über den Apparat, und dieser stürzte aus ungefähr 50 m Höhe zur Erde. Bei dem furchtbaren Anprall erlitt Hauptmann Andrich einen Schädelbruch, dem er bald daran erlag; sein Begleiter kam mit verhältnismäßig leichten Verletzungen davon. Der Tod des Piloten trat um 5 Uhr nachmittags ein. Der Ort des Unfalles, Capljina, liegt auf einem Höhenkamm des rauhen Karstgebietes an der hercegovinisch-dalmatinischen Grenze.

Der ums Leben gekommene Hauptmann Deodat Andrich war ein namentlich in der Wiener Gesellschaft sehr bekannter und beliebter Offizier der Jägertruppe. Früher beim Feldjägerbataillon in Cilli, wurde er bei seinem Avancement zum Oberleutnant nach Innsbruck zum Kaiserjägerregiment Nr. 1 kommandiert und wurde Personaladjutant des Erzherzogs Eugen, als dieser in der Eigenschaft eines Armeespektors und Landesverteidigungs-Oberkommandanten in Innsbruck amtierte. In der

Hauptstadt Tirols lernte man in dem eleganten jungen Manne gar bald einen seinem prinziplichen Herrn treu ergebenden, strebsamen und tüchtigen Offizier kennen, der sich viele Freunde zu werben verstand. In der Begleitung des Erzherzogs kam Hauptmann Andrich auch häufig nach Wien, wo er in der Gesellschaft sich oft und gern gesellener Gast war. Seine Kameraden schätzten in ihm den treuen, verlässlichen Freund von wahrhaft ritterlichem Sinn. Als Erzherzog Eugen vor Jahresfrist aus Gesundheitsrückichten einen längeren Urlaub antrat, rückte Hauptmann Andrich, ausgezeichnet mit dem Militärverdienstkreuz, zur Truppe ein. Seit langem von lebhaftem Interesse für die Aviatik erfüllt, bewarb er sich um seine Einteilung bei der Militär-Luftschifferabteilung. Sein Wunsch, den der Erzherzog unterstützt, ging in Erfüllung. Andrich wurde im Flugmaschinendienst ausgebildet, erwarb im März 1913 den Feldpilottentitel, wurde sodann Kommandant des Flugparks in Aspern und vor einigen Wochen Kommandant des Flugparks in Mostar. Sein tragisches Ende ruft allerseits lebhaftes Trauer hervor.

Leutnant Josef Flassig, dessen Verletzungen glücklicherweise nicht zu Besorgnis Anlaß geben, gehört dem 4. Festungsartillerieregiment an. Er ist selbst ein geübter Flieger und Feldpilot.

EIN TRAGISCHER UNFALL.

AUS DEM BALLON GESTÜRTZT.

Der schweizerische Ballon »Zürich« machte am 18. Mai eine traurige Fahrt, in deren Verlauf eine Dame aus 200 m Höhe zur Erde stürzte und natürlich das Leben einbüßte. Die Betreffende war Frau Eggmann, die Gattin des gleichzeitig, aber in einem anderen Ballon aufgestiegenen Dr. Eggmann. Ursache des katastrophalen Ausganges der Luftreise war eine verunglückte Sturm-landung, nach der sich der Ballon wieder hoch emporhob; die zum Teil aus dem Korb gegleitene Dame konnte trotz aller Anstrengungen des Ballonführers auf die Dauer nicht gehalten werden und stürzte in die Tiefe.

Am 18. Mai stiegen in Zürich vier Ballons zu einer Weitzahrt auf. In einem derselben sollte Dr. Eggmann fahren und seine Frau kam ans Bort, um ihn bei der Abfahrt zu begrüßen. Man redete ihr nun zu, gleichfalls eine Ballonfahrt mitzumachen. Sie wollte anfangs auf die Anregung nicht eingehen, entschloß sich aber dann doch, im Ballon »Zürich« mitzufahren. Ihr Gatte versah in einem anderen Ballon, dem »Theodor Schaeck«, das Führeramt. Den »Zürich« führte der bekannte Aeronaut Dr. Schneeli, den noch Dr. Meyer und Dr. Grob begleiteten.

Die Witterung war den Ballonfahrern nicht günstig. Die Ballons kamen nach Bayern und wurden dort von einem starken Uawetter und Sturm überrascht. Von Dießen am Ammersee aus beobachtete man zwei Ballons im ärgsten Treiben zwischen den dahinjagenden Wolkensetzen. Einer davon war der »Zürich«. Er schien landen zu wollen; zwischen Dießen und Landsberg erreichte der Ballon den Boden. Bei dem Anprall wurde der Korb mit großer Gewalt umgeworfen und Dr. Meyer fiel heraus, während Frau Eggmann zum Teile herausglitt, in den Seiten sich verfangend.

Als der nun das Gewicht des einen Insassen erleichterte Ballon wieder emporging, nahm er Frau Eggmann in verzwiefelter Lage mit: sie hing, wie es in den Berichten heißt, mit dem größeren Teil des Körpers zum Korb heraus. Der Führer Dr. Schneeli machte übermenschliche Anstrengung, die Unglückliche in den Korb zu ziehen. Einen Moment glaubte der jetzt mit dem Manövrieren des Ballons beschäftigte Dr. Grob, Schneeli sei samt der Dame hinabgestürzt: es war aber nur Frau Eggmann, die hinausaustrat; der Führer, obwohl ein

¹⁾ Bei dieses Artikel sich im Satze befindet, haben die beiden Schwestern Gröbe am Kurstag 1913 noch eine sehr bemerkenswerte Altliebfahrt gemacht. Sie sind damals am Mitternacht in Blüthenfeld aufgestiegen und hatten anfangs mondheile, dann aber finstere Nacht. Sie trieben bei starkbewegter Luft mit einer Stunden-geschwindigkeit von 40 bis 60 km der Ostsee zu, deren Küste sie beim ersten Morgendämmen und bei starkem Regen um 1/2 Uhr früh erreichten, wo sie in der Nähe von Greifswald in Pommern eine glatte Landung zu bewerkstelligen wußten.

kräftiger Mann, hatte sie schließlich nicht mehr halten können, er war von den Anstrengungen in der angestiegenen Position ganz erschöpft.

Fran Eggmann fiel aus 900 m Höhe zur Erde. Um 1/3 Uhr nachmittags sahen Einwohner des kleinen Ortes Thaining bei Landsberg am Lech den Ballon im Südwestwinde dahintreiben und plötzlich eine Dame abstürzen. Sie fiel in eine Sandgrube, wo die Leiche bis zur Ankunft der Gerichtskommission liegen bleiben mußte, aber abends geborgen wurde. Dr. Schueeli und Dr. Groh, die bei Mannhofen am Starnberger See landeten und sich von Starnberg ein Automobil kommen ließen, suchten nun das Terrain ab und kamen erst abends, nach Einbruch der Dunkelheit, an die Unglücksstelle. Sie übernachteten in Landsberg am Lech. Sämtliche drei Herren, die die Unglücksfahrt mitmachten, auch der aus der Gondel gekollerte Dr. Meyer, blieben unverletzt.

Die mißlungene Landung bei Dießen war nach einer Version antonommen worden, am dem Sturme zu entgehen, nach einer anderen Version deshalb, weil die Dame in der Höhe von einem Unwohlsein befallen worden war.

NEUE WELTREKORDS.

Die Sportkommission des Aéro-Club de France hat folgende französische Fliegeleistungen bestätigt, die Weltrekords bilden:

Höhe, Pilot mit 3 Passagieren.

1680 m . . . Marty, 15. April in Crotoy.

Höhe, Pilot mit 4 Passagieren.

1400 m . . . Marty, 15. April in Crotoy.

Geschwindigkeit, Pilot mit 4 Passagieren.

30 km in	21:53 $\frac{1}{2}$	Champel, 15. April, Orléans
40 „	29:13 $\frac{1}{2}$	„ 15. „ „
50 „	36:21	„ 15. „ „
100 „	1:13:01 $\frac{1}{2}$	„ 15. „ „
150 „	1:49:11 $\frac{1}{2}$	„ 15. „ „
200 „	2:25:02 $\frac{1}{2}$	„ 15. „ „
250 „	3:01:17	„ 15. „ „

Distanz, Pilot mit 4 Passagieren.

250 km . . . Champel, 15. April, Orléans

Dauer, Pilot mit 4 Passagieren.

3:01:17 . . . Champel, 15. April, Orléans

Zeit, Pilot mit 4 Passagieren.

1/4 Stunde	20 km	Champel, 15. April, Orléans
1/2 „	40 „	„ 15. „ „
1 „	82-843 „	„ 15. „ „
2 Stunden	165-165 „	„ 15. „ „
3 „	247-843 „	„ 15. „ „

Am 8. Mai schuf der französische Flieger Frangois auf dem Aërodröm von Chartres einen neuen Höhenweltrekord, indem er auf einem Savary-Zweidecker mit sechs Fliegeleuten bis auf 850 m stieg. Der Flug dauerte 1 Stunde 18 Minuten. Die Besatzung der Maschine wog 472 kg, die Gesamtlast betrug 580 kg. Den Weltrekord hatte vorher der französische Pilot Frantz inne; er war am 27. Februar d. J. ebenfalls mit einem Savary-Zweidecker 620 m hoch gekommen.

Einen Überblick über die jetzigen Höhenweltrekords liefert folgende Zusammenstellung:

Pilot allein	5880 m	Perreyon	12. März 1913
„ mit 1 Passag.	4860 „	Obl. v. Hirschke	23. Juni 1912
„ „ 2 Passag.	3590 „	„	28. „ 1912
„ „ 3 „	1630 „	Marty	15. April 1913
„ „ 4 „	1400 „	„	15. „ 1913
„ „ 6 „	850 „	Frangois	7. Mai 1913
„ „ 7 „	30 „	Haller	5. Jan. 1913

DER PRINZ HEINRICH-FLUG.

Zu dem heurigen Zuverlässigkeitstag am Rhein, einem nationalen Wettbewerb Deutschlands, offen für Offizierspiloten und Herrendieger, liefen 25 Nennungen ein. Von den gemeldeten Teilnehmern erlangten durch eine Vorprüfung in Wiesbaden folgende die Startberechtigung:

a) Militärfingenzuge: 1. Leutnant Blüthen, Mars-Doppeldecker. Beobachter Leutnant von Freyberg. 2. Leutnant Canter, Rumpier-Tanbe, Beobachter Leutnant Böhm. 3. Leutnant von Thuna, L.-V.-G.-Doppeldecker, Beobachter Leutnant von Falkenhays. 4. Oberleutnant von Beallien, Albatros-Doppeldecker, Beobachter Leutnant Krasse. 5. Leutnant Kastner, Rumpier-Tanbe, Beobachter Oberleutnant Niemöller. 6. Leutnant Sommer, Enler-Doppeldecker, Beobachter Leutnant von Beers. 7. Leutnant Weyer, Aviatik-Doppeldecker, Beobachter Oberleutnant Burmeister. 8. Oberleutnant Donnewert, Rumpier-Tanbe, Beobachter Leutnant Warsaw. 9. Leutnant Corper, Jeannin-Tanbe, Beobachter Leutnant von Schrodes. 10. Leutnant Haller, Ago-Otto-Doppeldecker, Beobachter Oberleutnant Leonhard. 11. Leutnant Vierling, Ago-Otto-Doppeldecker, Beobachter Oberleutnant König. 12. Leutnant von Haller, Ago-Otto-Doppeldecker, Beobachter Oberleutnant von Könitz.

b) Privatfingenzuge: 1. Leutnant von Hiddessen, D.-F.-W.-Eindecker, Beobachter Leutnant Behm. 2. Leutnant Zwickan, D.-F.-W.-Eindecker, Beobachter Leutnant Müller. 3. Ingenieur Schlegel, Aviatik-Eindecker, Beobachter Leutnant Prestien. 4. Oberleutnant Linke, Aviatik-Doppeldecker, Beobachter Oberleutnant Reichenbach. 5. Ingenieur Thelen, Albatros-Doppeldecker, Beobachter Kapitänleutnant Weiss. 6. Leutnant Joly, Gothaer Mercedes-Eindecker, Beobachter Oberleutnant Felmy. 7. Leutnant Engwer, Gothaer Argus-Eindecker, Beobachter Leutnant Zimmer. 8. Ingenieur Sovelsk, Kondor-Eindecker, Beobachter Oberleutnant von Ascheberg. 9. Leutnant Carganico, L.-V.-G.-Doppeldecker, Beobachter Leutnant Koch.

Außer Konkurrenz beteiligte sich an den Zuverlässigkeitstagen noch der deutsche Altmeister des Motorfluges Hans Grade auf einem Eindecker eigener Konstruktion mit Leutnant Rapmund als Beobachter, während an den Anflügerübungen außer den Genannten noch dreizehn Offiziersflieger der Militärfingenzug von Darmstadt, Straßburg und Metz teilnahmen.

Von den Vorprüfungen am 10. Mai ist zu erwähnen, daß dabei Hellmuth Hirth, der Geleitet kam. Er erschien mit einem A" atros-Hirth-Eindecker. Die Maschine brauchte einen etwas längeren Anlauf, als vorgeschrieben war. Nach ungefähr 100 m bekam Hirth die Maschine vom Boden frei, gleich darauf legte sich aber in 5 m Höhe der Eindecker scharf nach rechts und da er keine genügende Geschwindigkeit hatte, rutschte er ab und fiel auf den rechten Flügel, der total in Trümmer ging. Die Maschine überschlug sich vollständig und lag mit den Rädern in der Luft am Boden. Die Augenzeugen des Unfalles vermuteten, daß Hirth sowohl wie sein Passagier Oberleutnant Palmer zumindest verletzt sein müßten, und waren sehr freudig überrascht, die beiden Insassen des Apparates unverwundet aus den Trümmern hervorkriechen zu sehen. Hirth hatte sich beim Sturz in den festen Rumpf des Apparates verkrochen und war so vor Schaden bewahrt geblieben; Oberleutnant Palmer, der herabfiel, hatte nur eine ganz leichte Verstauchung eines Beines erlitten. Ein zweiter Unfall, der den Oberleutnant Linke traf, hatte glücklicherweise auch keine schweren Folgen. Dagegen führte am nächsten Tag ein Sturz des Leutnants Heyer zu einem Beinbruch und inneren Verletzungen.

Der eigentliche Flug begann am 11. Mai (Pfingstsonntag) in Wiesbaden. Das erste Etappenziel war Cassel und in Gießen war eine Zwischenlandung vorgesehen. Das Wetter war sehr schlecht; es war windig und regnete stellenweise in Strömen. Trotzdem starteten 18 Bewerber: Leutnant von Hiddessen, Oberleutnant von Beallien, Leutnant Canter, Leutnant Sommer, Leutnant Freiherr

von Thüna, Leutnant Haller, Ingenieur Schlegel, Leutnant Engwer, Leutnant Zwickan, Oberleutnant Donnevert, Ingenieur Suvclack, Leutnant von Haller, Leutnant Blüthgen, Leutnant Vierling, Leutnant Joly, Dipl.-Ing. R. Thelen, Leutnant Kastner, Leutnant Carganico.

In dem von Wiesbaden 165 km entfernten Cassel landeten als Erste Leutnant von Hiddessen, Oberleutnant Donnevert und Leutnant Freiherr von Thüna. Leutnant Kastner erhielt unter den Militärs die beste Zeit. Ingenieur Thelen, der Schnellste überhaupt, brachte 56 + 59 Minuten. Die Flieger, die zum Teil sehr erschöpft in Cassel ankamen, schilderten die großen Anstrengungen des Fluges. Eine Reihe von Noilandungen, zu denen die Flieger infolge Motordefektes oder infolge Gewitters gezwungen waren, gingen glücklich vor sich, einige Apparate wurden bei der Notlandung oder beim Start beschädigt, es schieden infolgedessen einige Flieger vom weiteren Wettbewerb aus. Die Organisation bewährte sich. Die Begleit- und Lastautomobile waren auf telephonischen Anruf der Flieger stets bald zur Stelle. Nicht wenig trug hierzu die vorzügliche Organisation der Post bei, die den außergewöhnlichen Ansprüchen an Gesprächen mit einer Schnelligkeit nachkam, daß auch die Herren, gewöhnlich viel telephonierten, des Lobes voll waren.

Am zweiten Tage erfolgte der Start von Cassel nach Koblenz, eine Strecke von 170 km in der Luftlinie. Koblenz wurde von zehn Fliegern erreicht. Die zweite Etappe war die schwierigste, da die Orientierung über den bewaldeten Höhen außerordentliche Anforderungen stellte. Bei Wahl der Luftlinie konnte der Kurs nur mit Hilfe des Kompasses gefunden werden. Auch am zweiten Tage durchzogen, nachdem sich der Nebel stellenweise gelegt hatte, noch zahlreiche Gewitter die Flugstrecke, so daß auch die Leistung dieses Tages rühmend hervorzuheben werden muß. Die Strecke Cassel—Koblenz wurde in der kürzesten Zeit zurückgelegt, wiederum von Thelen und außerdem von Leutnant Carganico auf Luftverkehrs-Doppeldecker mit ruder einer Stunde.

Die »Wertziffer« der Distanz wird unter Berücksichtigung der Motorstärke und Belastung ermittelt. Für die ersten beiden Etappen Wiesbaden—Cassel und Cassel—Koblenz ergaben sich diese Zahlen: Offiziere auf Armee-Flugzeugen: 1. Leutnant Freiherr von Thüna 2435 km. 2. Oberleutnant von Beaulieu 2489 km. 3. Leutnant Canter 2628 km. 4. Leutnant Freiherr von Haller 3047 km. Teilnehmer auf Privatflugzeugen: 1. Dipl.-Ing. Thelen 2235 km. 2. Leutnant Carganico 227 km. Ing. Schlegel 260 km. 4. Leutnant Joly 2538 km. 5. Leutnant von Hiddessen 322 km.

Der 13. Mai war ein Ruhetag. An demselben trafen noch drei verspätete Konkurrenten in Koblenz ein, nämlich Leutnant Kastner, Leutnant Coeper und Leutnant Blüthgen. An dem während des Ruhetages veranstalteten Schaulügen beteiligten sich die Flieger Stiploschek, Friedrich, Hausschke und Schmidt.

Am 14. Mai starteten für die dritte Etappe des Zuverlässigkeitstages Koblenz—Karlsruhe (320 km) Ingenieur Schlegel, Freiherr von Haller, Suvclack, Freiherr von Thüna, Leutnant von Hiddessen, Leutnant Joly, Leutnant Canter, Leutnant Coeper, Leutnant Carganico, Leutnant Blüthgen, Ingenieur Thelen, Stiploschek, Leutnant Kastner und Oberleutnant von Beaulieu. Das Wetter war beim Start sehr günstig. Ein leichter Nebel lag über dem Rhein- und Moselland, der aber der Orientierung keine großen Schwierigkeiten bereitete. Der Flug sollte (ohne Zwangszwischenlandung) über Kreuznach und Heidelberg führen. In den genannten Orten waren Kontrollen eingerichtet. Die Flieger mußten auf 150 m herabsteigen und eine Meldung abwerfen. Die Kontrolle in Bad Kreuznach wurde zwischen 5 Uhr 27 und 8 Uhr von allen in Koblenz angeflogenen Maschinen ordnungsgemäß passiert.

Aber nun folgte Stockung auf Stockung. Ein einziger von dem Dutzend der Gestarteten traf am Vormittag glatt in Karlsruhe ein, Leutnant von Hiddessen. Alle anderen Flugzeuge lagen über die ganze Strecke verstreut, einige mit argen Schäden. Ein Konkurrent, Leutnant Freiherr von Haller, der letzte noch im Rennen befindliche Bayer,

zerbrach bei einer Notlandung unweit von Rhein-Dürkheim bei Worms seinen Otto-Doppeldecker so gründlich, daß er mit der Bahn wegetransportiert werden mußte. Baron Haller ist damit ausgeschieden. Am nächsten kam Freiherr von Thüna aus Karlsruhe heran; er ging bei Eggenstein, nur wenige Kilometer vor dem ersetzten Ziele nieder. In Neustadt blieben Leutnant Joly und Ingenieur Schlegel liegen. In Heidelberg landeten Leutnant Kastner, Ingenieur Suvclack und Leutnant Canter. Oberleutnant von Beaulieu suchte bei Mainz den Boden auf. Mörsfelde bei Darmstadt setzte dem Fluge Thelens ein Ziel und Groß-Gerau dem von Leutnant Carganico. Leutnant Coeper schließlich landete mit seiner Maschine schon bei Frankfurt a. M. Dieses Ergebnis der dritten Etappe, noch dazu bei ganz gutem Wetter, hat natürlich stark enttäuscht. Nachträglich trafen dann die Leutnants Canter, Carganico und Joly sowie Ingenieur Schlegel, ferner einen Tag später noch vier Flieger in Karlsruhe ein. Der engere Zuverlässigkeitstag endete in Karlsruhe. Sieger ist mit weitem Vorsprung der Dragonerleutnant von Hiddessen.

Am 15. Mai war Ruhetag und am 16. begannen verschiedene rein militärische Konkurrenzen. Es starteten bei schönem Wetter in Karlsruhe 22 Flieger zu der Erkundungsbüßung.

Als Erster stieg Leutnant Pretzell auf. Es folgten in kurzen Zwischenräumen Oberleutnant Donnevert, Leutnant von Beggelin, Leutnant von Hiddessen, Leutnant Coeper, Ingenieur Thelen, Oberleutnant von Beaulieu, Leutnant Geyer, Leutnant Schulz, Ingenieur Schlegel, Leutnant Schmikalj, Leutnant Canter, Leutnant Joly, Leutnant Engwer, Leutnant Zwickan, Leutnant Carganico, Oberleutnant Barends, Leutnant Freiherr von Haller, Oberleutnant Taeufert, Leutnant Wulff, Oberleutnant Erhardt und als letzter Leutnant Freiherr von Thüna. Leutnant Pretzell mußte bei Vaibingen a. d. Ens eine Notlandung vornehmen. Bei dem Start wurde in einem geschlossenen Kuvert, das erst in der Luft geöffnet werden durfte, jedem Flieger die Aufgabe eingehändigt. Die Melde-landung erfolgte eine Stunde von Pforzheim entfernt, wo Prinz Heinrich im Automobil erschienen war. Als allgemeine Kriegslage war angenommen, daß sich blaue Kräfte am Oberhein sammeln, gegen die rote Streitkräfte aus östlicher Richtung im Vormarsche waren. Die Flieger kreisten in einer Höhe von nahezu 1000 m über den in Frage kommenden Straßen und Anmarschwegen und brachten nach kurzer Zeit recht gute Meldungen nach Pforzheim, wo sie vom Prinzen Heinrich persönlich entgegengenommen wurden. Die Meldungen mußten alle im Flugzeug geschrieben, beziehungsweise gezeichnet werden. Als Gelände für die Aufklärungsübung war das Übungsfeld bei Ludwigsburg auszuwählen, das die Truppen von Ludwigsburg und von Stuttgart vor Tagesanbruch besetzt hatten.

Wenige Minuten nach 6 Uhr wurde das erste Flugzeug sichtbar, das in einer Höhe von etwa 600 m sich den Truppenabteilungen näherte. Als diese das Flugzeug bemerkt hatten, eröffneten sie auf dasselbe ein lebhaftes Gewehrfeuer. Bald folgte ein zweiter und ein dritter Flugapparat, gleichfalls in Höhe von etwa 600—800 m, kurz darauf erschien das Zeppelin-Luftschiff »Sachsen«. Nachdem die Flugapparate das Terrain genügend ausgesondert hatten, kehrten sie wieder um, während das Zeppelin-Luftschiff noch längere Zeit über dem großen Übungsfeld kreuzte und dann erst seine Fahrt fortsetzte. Der Weiterflug von Straßburg erfolgte über den Nordzipfel des Schwarzwaldes.

Die Flieger hatten allgemein starken Rückenwind und waren nach kurzer Zeit am Ziel in Straßburg angelangt. Es trafen ein: Oberleutnant von Beaulieu 7 Uhr 45, Leutnant Coeper 8 Uhr 11, Ingenieur Thelen 8 Uhr 15, Leutnant Carganico 8 Uhr 15, dann Leutnant Kastner, Ingenieur Schlegel, Leutnant Geyer, Leutnant Joly, Leutnant von Hiddessen, Oberleutnant Barends, Oberleutnant Donnevert, Leutnant Schmikalj, Leutnant Leutnant Freiherr von Thüna und Leutnant

Der 17. Mai, der letzte Tag des Fluges, stellte die Konkurrenzen von Karlsruhe ab, denn es mußte wegen der militärischen Fliegerübungen

wunden werden. Von Straßburg hatten die Aviatiker zunächst nach Freiburg zu fliegen und sich des folgenden Auftrages zu entledigen: »Sie erhalten vom Führer der Feldfliegerabteilung für Freiburg folgenden Befehl: Erkunden Sie die Anstellung des Gegners östlich der Bahn Freiburg—Mülheim. Besonderer Wert wird auf Erkundung der feindlichen Artilleriestellung sowie eventuell zurückgehaltener Reserven gelegt.« Nach Ausführung dieses Auftrages mußte in Freiburg gelandet und Meldung erstattet werden, worauf die Flieger mit einem zweiten Auftrag wieder starten mußten: »Von Neubreisach hat Infanterie des Angreifers die Östländer des Kastanwaldes (Forst Kolmar) und die südlichen Waldstücke gewonnen. Stellen Sie fest, wie viel und welcher Art der Artillerie vom Feinde gegen die Westfront der Festung zwischen Straßburg—Neubreisach—Appenweier und dem Vambankanal entwickelt ist und wo sie sich befindet.«

Von den dreizehn Offizieren und Zivilpiloten, die in Straßburg am Morgen aufstiegen, lösten neun die Aufgabe vollständig:

1. Leutnant Canter, Beobachter Leutnant Böhmer; 2. Dipl.-Ing. R. Thelen, Beobachter Kapitänleutnant Weiss; 3. Oberleutnant Barends; 4. Leutnant Freiherr von Haller, Beobachter Oberleutnant von Könitz; 5. Leutnant Joly, Beobachter Oberleutnant Felmly; 6. Leutnant Freiherr von Thüna, Beobachter Leutnant von Falkenhayn; 7. Leutnant Carganico, Beobachter Leutnant Koch; 8. Leutnant Coerper, Beobachter Leutnant von Schroeder; 9. Leutnant Geyer, Beobachter Leutnant Prinz. Leutnant von Hiddessen hatte das Unglück, beim Start zum zweiten Aufklärungsfluge in Freiburg in einen Graben zu fahren, wobei er seinen Apparat so stark beschädigte, daß er aufgeben mußte. So kam er um den Kaiserpreis, den er fast schon in der Tasche hatte. Dagegen war ihm der 1. Preis im Zuverlässigkeitsflug in der Klasse der Flieger auf Maschinen im Privatbesitz nicht mehr zu nehmen. An der Aufklärungsübung nahm das Zeppelin-Luftschiff »Sachsen« teil.

Bei dem festlichen Bankett, das die Veranstaltungen abschloß, verteilte Prinz Heinrich persönlich die Preise. Den Kaiserpreis für die beste Gesamtleistung erhielt Leutnant Canter; er bekam außerdem den Prinz Heinrich-Preis der Lüfte für die beste Leistung bei der Aufklärungsübung sowie den zweiten Zuverlässigkeitspreis, während seinem Begleiter, Leutnant Böhmer, der Preis des Großherzogs von Baden für die besten Meldungen beim Aufklärungsflug zugesprochen wurde. Den ersten Preis im Zuverlässigkeitsflug und damit die 10.000 M. der Nationalflugschende bekam Leutnant von Hiddessen, ebenso den Preis des preussischen Kriegsministeriums. Den 3. Preis erhielt Ingenieur Schlegel, den 4. Preis Leutnant Joly, den 5. Preis Leutnant Carganico, 6. Oberleutnant von Beaulieu etc. Die Preise für die Aufklärungsübung wurden folgendermaßen verteilt: Prinz Heinrich-Preis der Lüfte: Leutnant Canter; Leutnant Böhmer als Beobachter im Canterschen Fliegzeug (Preis des Großherzogs von Baden); 2. Preis Leutnant Geyer und der Beobachter Leutnant Prinz; 3. Preis Leutnant von Haller und der Beobachter von Könitz; 4. Barends und der Beobachter Oberleutnant Wilberg; 5. Ingenieur Thelen und der Beobachter Kapitänleutnant Weiss; 6. Leutnant Coerper und der Beobachter Leutnant von Schröder etc. Der Führer des Luftschiffes »Sachsen«, Dr. Eckenner, erhielt einen Ehrenpreis und der Beobachter Major Häbener den Preis des Prinzen Max von Baden.

Als Ergebnisse des Zuverlässigkeitsfluges wurden folgende Flugzeiten für die Erledigung aller drei Etappen bekanntgemacht: Leutnant von Hiddessen, Gesamtflog-

10 Stunden 28 5/10 Minuten; Leutnant Canter 16 Stunden 10 1/10 Minuten; Ingenieur Schlegel 17 Stunden 37 1/10 Minuten; Leutnant Joly 17 Stunden 59 1/10 Minuten; Leutnant von Beaulieu 18 Stunden 10 1/10 Minuten.

DIE FLUGWOCHE IN ASPERN.

Für die Internationale Wiener Flugwoche, die auf dem Flugfelde in Aspern vom 15. bis 22. Juni unter der sportlichen Leitung des k. k. Österreichischen Aero-Klubs von der Wiener Flugfeld-Gesellschaft abgehalten wird, ist jetzt die Ausschreibung erschienen:

Die allgemeinen Bestimmungen lauten:

Wettbewerbe.

Art. 1. Die Wettbewerbe sind offen für motorisch betriebene aviatische Apparate (Flugzeuge), die bloß durch ihre eigenen mechanischen Mittel in der Luft erhalten und fortbewegt werden.

Art. 2. Alle Wettbewerbe finden nach den Bestimmungen der F. A. I. und der Österreichischen Aeronautischen Kommission statt, welche auch in allen jenen Fällen, die durch diese Bestimmungen in diesem Reglement nicht vorgesehen sind, zu Kraft bestehen.

Art. 3. Durch die erfolgte Nennung zum Wettbewerb unterwerfen sich die Teilnehmer bedingungslos erstens diesem Reglement, zweitens den Bestimmungen der F. A. I. und denen der Österreichischen Aeronautischen Kommission. Den Wettbewerbern steht es frei, gegen Entscheidungen der Sportkommissäre bei der Österreichischen Aeronautischen Kommission, Wien, I. Tuchlauben 3, und in zweiter Instanz bei der F. A. I. den Rekurs anzumelden.

Art. 4. An den Wettbewerben können sich nur Personen beteiligen, welche im Besitze des Pilotendiploms und der Lizenz der F. A. I. sind.

Art. 5. Die Sonderbestimmungen enthalten die für jeden einzelnen Wettbewerb festgesetzten speziellen Bestimmungen.

Art der Wettbewerbe.

A. Tägliche Wettbewerbe. I. Dauer. II. Distanz. III. Flugzeugkonstruktionen mit Ausnahme von Aeroplanen. — B. Spezielle Wettbewerbe. IV. Höhe. V. Steiggeschwindigkeit. VI. Geschwindigkeit. VII. Differenz der Geschwindigkeit. VIII. Notlandung. IX. »Achters-Flag«. X. Schnellste Runde. XI. Damen-Höhenkonkurrenz. Damenprämien: Bei jeder Art der Wettbewerbe kommt eine Damenprämie von 250 K. für die beste von einer Dame erzielte Leistung zur Vergebung, falls mindestens zwei Damen an den betreffenden Wettbewerben teilgenommen haben, doch muß die betreffende Leistung zumindest den geforderten Mindestleistungen entsprechen.

Art. 6. Weltrekords: Jenen Piloten, welche während der Flugwoche auch außerhalb der programmgemäß festgestellten Flugtage und Stunden gegen vorherige Anmeldung bei der Sportleitung laut den hierfür gültigen Satzungen der F. A. I. einen oder mehrere Weltrekords aufstellen, wird die große goldene Sportmedaille des k. k. Österreichischen Aero-Klubs verliehen.

Art. 7. Die Preise werden nur dem Unterfertiger des Anmeldeformulars oder dessen Bevollmächtigtem anbezahlt, ausgenommen jene Preise, welche für Summe von Gesamtleistungen ausgesetzt und als Pilotenpreise betrachtet werden. Wird ein Bevollmächtigter designiert, so ist dieser vom Nennenden mit einer von ihm gefügigten Vollmacht zu versehen, welche ihm namens des Nennenden ermächtigt, die gewonnenen Preise zu übernehmen und Reklamationen einzubringen oder auf solche zu verzichten. Diese Erklärung ist für den Nennenden rechtsverbindlich.

Art. 8. Ein und derselbe Pilot kann bei einer und derselben Konkurrenz auch auf Grund mehrerer Versuche, falls ihm solche laut den Propositionen gestattet sind, nur einen Preis gewinnen und ist dafür bloß die beste seiner Leistungen maßgebend, auch wenn er verschiedene Apparate benützt hat.

Art. 9. Die nicht zur Verteilung gelangten Preise bleiben im Besitze der Leitung.

Nennungen.

Art. 10. Die Nennungen sind an den k. k. Österreichischen Aero-Klub, Wien, I. Tuchlauben 3, unter Beifügung eines Nenngeldes zu senden. Bis zum 2. Juni 1913,

von Thüna, Leutnant Haller, Ingenieur Schlegel, Leutnant Engwer, Leutnant Zwickan, Oberleutnant Donnever, Ingenieur Savelack, Leutnant von Haller, Leutnant Blüthgen, Leutnant Vierling, Leutnant Joly, Dipl.-Ing. R. Thelen, Leutnant Kastner, Leutnant Cargainco.

In dem von Wiesbaden 165 km entfernten Cassel landeten als Erste Leutnant von Hiddessen, Oberleutnant Donnever und Leutnant Freiherr von Thüna. Leutnant Kastner erzielte unter den Militärs die beste Zeit. Ingenieur Thelen, der Schnellste überhaupt, brachste 56 + 59 Minuten. Die Flieger, die zum Teil sehr erschöpft in Cassel ankamen, schilderten die großen Anstrengungen des Fluges. Eine Reihe von Notlandungen, zu denen die Flieger infolge Motordefektes oder infolge Gewitters gezwungen waren, gingen glücklich vor sich, einige Apparate wurden bei der Notlandung oder beim Start beschädigt, es schieden infolgedessen einige Flieger vom weiteren Wettbewerb aus. Die Organisation bewährte sich. Die Begleit- und Lastautomobile waren auf telephonischen Anruf der Flieger stets bald zur Stelle. Nicht wenig trug hierzu die vorsichtige Organisation der Post bei, die den außergewöhnlichen Ansprüchen an Gesprächen mit einer Schnelligkeit nachkam, daß auch die Herren, die gewohnheitsmäßig viel telefonierten, des Lobes voll waren.

Am zweiten Tage erfolgte der Start von Cassel nach Koblenz, eine Strecke von 170 km in der Luftlinie. Koblenz wurde von zehn Fliegern erreicht. Die zweite Etappe war die schwierigste, da die Orientierung über den bewaldeten Höhen außerordentliche Anforderungen stellte. Bei Wahl der Luftlinie konnte der Kurs nur mit Hilfe des Kompasses gefunden werden. Auch am zweiten Tage durchzogen, nachdem sich der Nebel stellenweise gelegt hatte, noch zahlreiche Gewitter die Flugstrecke, so daß auch die Leistung dieses Tages rühmend hervorzuheben werden muß. Die Strecke Cassel—Koblenz wurde in der kürzesten Zeit zurückgelegt, wiederum von Thelen und außerdem von Leutnant Cargainco auf Luftverkehrs-Doppeldecker mit rund einer Stunde.

Die »Wertziffer« der Distanz wird unter Berücksichtigung der Motorstärke und Belastung ermittelt. Für die ersten beiden Etappen Wiesbaden—Cassel und Cassel—Koblenz ergaben sich diese Zahlen: Offiziere auf Armee-Flugzeugen: 1. Leutnant Freiherr von Thüna 2435 km. 2. Oberleutnant von Beaulieu 2489 km. 3. Leutnant Canter 2628 km. 4. Leutnant Freiherr von Haller 3047 km. Teilnehmer auf Privatflugzeugen: 1. Dipl.-Ing. Thelen 2235 km. 2. Leutnant Cargainco 227 km. Ing. Schlegel 260 km. 4. Leutnant Joly 2598 km. 5. Leutnant von Hiddessen 322 km.

Der 13. Mai war ein Ruhetag. Am demselben trafen noch drei verspätete Konkurrenten in Koblenz ein, nämlich Leutnant Kastner, Leutnant Coerper und Leutnant Blüthgen. An den während des Ruhetages veranstalteten Schausflügen beteiligten sich die Flieger Stiploschek, Friedrich, Hannaschke und Schmidt.

Am 14. Mai starteten für die dritte Etappe des Zuverlässigkeitstages Koblenz—Karlsruhe (320 km) Ingenieur Schlegel, Freiherr von Haller, Savelack, Freiherr von Thüna, Leutnant von Hiddessen, Leutnant Joly, Leutnant Canter, Leutnant Coerper, Leutnant Cargainco, Leutnant Blüthgen, Ingenieur Thelen, Stiploschek, Leutnant Kastner und Oberleutnant von Beaulieu. Das Wetter war beim Start sehr günstig. Ein leichter Nebel lag über dem Rhein- und Moseltal, der aber der Orientierung keine großen Schwierigkeiten herbeiführte. Der Flug sollte (ohne Zwangswischenlandung) über Krenznach und Heidelberg führen. In den genannten Orten waren Kontrollen eingerichtet. Die Flieger mußten auf 150 m herabsteigen und eine Meldung abwerfen. Die Kontrolle in Bad Krenznach wurde zwischen 5 Uhr 27 und 8 Uhr von allen in Koblenz aufgegebenen Maschinen ordnungsgemäß passiert.

Aber nun folgte Stockung auf Stockung. Ein einziger von dem Dutzend der Gestarteten traf am Vormittag glatt in Karlsruhe ein, Leutnant von Hiddessen. Alle anderen Flugzeuge lagen über die ganze Strecke verstreut, einige mit argen Schäden. Ein Konkurrent, Leutnant Freiherr von Haller, der letzte noch im Rennen befindliche Bayer,

zerbrach bei einer Notlandung anweit von Rhein-Dürkheim bei Worms seinen Otto-Doppeldecker so gründlich, daß er mit der Bahn wegtransportiert werden mußte. Baron Haller ist damit ausgeschieden. Am nächsten kam Freiherr von Thüna an Karlsruhe heran; er ging bei Eggenstein, nur wenige Kilometer vor dem erstrebten Ziele nieder. In Neustadt blieben Leutnant Joly und Ingenieur Schlegel liegen. In Heidelberg landeten Leutnant Kastner, Ingenieur Savelack und Leutnant Canter. Oberleutnant von Beaulieu suchte bei Mainz den Boden auf. Mörsfelde bei Darmstadt setzte dem Fluge Thelens ein Ziel und Groß-Geran dem von Leutnant Cargainco. Leutnant Coerper schließlich landete mit seiner Maschine schon bei Frankfurt a. M. Dieses Ergebnis der dritten Etappe, noch dazu bei ganz gutem Wetter, hat natürlich stark enttäuscht. Nachträglich trafen dann die Leutnants Canter, Cargainco und Joly sowie Ingenieur Schlegel, ferner einen Tag später noch vier Flieger in Karlsruhe ein. Der engere Zuverlässigkeitstag endete in Karlsruhe. Sieger ist mit weitem Vorsprung der Dragonerleutnant von Hiddessen.

Am 15. Mai war Ruhetag und am 16. begannen verschiedene rein militärische Konkurrenzen. Es starteten bei schönem Wetter in Karlsruhe 22 Flieger zur Erkundungsübung.

Als Erster stieg Leutnant Pretzell auf. Es folgten in kurzen Zwischenräumen Oberleutnant Donnever, Leutnant von Beggelin, Leutnant von Hiddessen, Leutnant Coerper, Ingenieur Thelen, Oberleutnant von Beaulieu, Leutnant Geyer, Leutnant Schulz, Ingenieur Schlegel, Leutnant Schmikaly, Leutnant Canter, Leutnant Joly, Leutnant Engwer, Leutnant Zwickan, Leutnant Cargainco, Oberleutnant Barends, Leutnant Freiherr von Haller, Oberleutnant Taeufert, Leutnant Wulff, Oberleutnant Ehrhardt und als letzter Leutnant Freiherr von Thüna. Leutnant Pretzell mußte bei Vaihingen a. d. Enz eine Notlandung vornehmen. Bei dem Start wurde in einem geschlossenen Konvoi, das erst in der Luft geöffnet werden durfte, jedem Flieger die Aufgabe eingehändigt. Die Melde-landung erfolgte eine Stunde von Pforzheim entfernt, wo Prinz Heinrich im Automobil erschienen war. Als allgemeine Kriegslage war angenommen, daß sich blaue Kräfte am Oberheide sammeln, gegen die rote Streikräfte aus östlicher Richtung im Vormarsche waren. Die Flieger kreisten in einer Höhe von nahezu 1000 m über den in Frage kommenden Straßen und Anmarschwegen und brachten nach kurzer Zeit recht gute Meldungen nach Pforzheim, wo sie vom Prinzen Heinrich persönlich entgegengenommen wurden. Die Meldungen mußten alle im Flugzeug geschrieben, beziehungsweise gezeichnet werden. Als Gelände für die Aufklärungsübung war das Übungsfeld bei Ludwigsburg ausgerechnet, das die Truppen von Ludwigsburg und von Stuttgart vor Tagesanbruch besetzt hatten.

Wenige Minuten nach 6 Uhr wurde das erste Flugzeug sichtbar, das in einer Höhe von etwa 600 m sich den Truppenabteilungen näherte. Als diese das Flugzeug bemerkten, eröffneten sie auf dasselbe ein lebhaftes Gewehrfeuer. Bald folgten ein zweiter und ein dritter Flugapparat, gleichfalls in Höhe von etwa 600—800 m, kurz darauf erschien das Zeppelin-Luftschiff »Sachsen«. Nachdem die Flugapparate das Terrain genügend auskundschaftet hatten, kehrten sie wieder an, während das Zeppelin-Luftschiff noch längere Zeit über dem großen Übungsfeld kreuzte und dann erst seine Fahrt fortsetzte. Der Weiterflug von Straßburg erfolgte über den Nordzipfel des Schwarzwaldes.

Die Flieger hatten allgemein starken Rückenwind und waren nach kurzer Zeit am Ziel in Straßburg angelangt. Es trafen ein: Oberleutnant von Beaulieu 7 Uhr 45, Leutnant Coerper 8 Uhr 11, Ingenieur Thelen 8 Uhr 15, Leutnant Cargainco 8 Uhr 15, dann Leutnant Kastner, Ingenieur Schlegel, Leutnant Geyer, Leutnant Joly, Leutnant von Hiddessen, Oberleutnant Barends, Oberleutnant Donnever, Leutnant Schmikaly, Leutnant von Haller, Leutnant Freiherr von Thüna und Leutnant Canter.

Der 17. Mai, der letzte Tag des Prinz Heinrich-Fluges, stellte die Konkurrenten vor eine schwere Aufgabe, denn es mußte neben der sachlichen Schwierigkeiten der militärischen Fliegerübung ein scharfer Wind über-

wanden werden. Von Straßburg hatten die Aviatiker zunächst nach Freiburg zu fliegen und sich des folgenden Antrages zu entledigen: »Sie erhalten vom Führer der Feldfliegerabteilung für Freiburg folgenden Befehl: Erkunden Sie die Anstellung des Gegners östlich der Bahn Freiburg—Mülheim. Besonderer Wert wird auf Erkundung der feindlichen Artilleriestellung sowie eventuell zurückgehaltener Reserven gelegt.« Nach Ausführung dieses Auftrages mußte in Freiburg gelandet und Meldung erstattet werden, worauf die Flieger mit einem zweiten Auftrag wieder starten mußten: »Von Neuheimsch hat Infanterie des Angreifers die Osttränke des Kastenswaldes (Forst Kolmar) und die südlichen Waldstücke gewonnen. Stellen Sie fest, wie viel und welcher Art der Artillerie vom Feinde gegen die Westfront der Festung zwischen Straße Neuheimsch—Appenweier und dem Vaubankanal entwickelt ist und wo sie sich befindet.«

Von den dreizehn Offizieren und Zivilpiloten, die in Straßburg am Morgen aufstiegen, lösten neun die Aufgabe vollständig:

1. Leutnant Canter, Beobachter Leutnant Böhm; 2. Dipl.-Ing. R. Thelen, Beobachter Kapitänleutnant Weiss; 3. Oberleutnant Barends; 4. Leutnant Freiherr von Haller, Beobachter Oberleutnant von Könitz; 5. Leutnant Joly, Beobachter Oberleutnant Felmy; 6. Leutnant Freiherr von Thüna, Beobachter Leutnant von Falkenhayn; 7. Leutnant Carganico, Beobachter Leutnant Koch; 8. Leutnant Cooper, Beobachter Leutnant von Schroeder; 9. Leutnant Geyer, Beobachter Leutnant Prinz. Leutnant von Hiddessen hatte das Unglück, beim Start zum zweiten Aufklärungsfluge in Freiburg in einen Graben zu fahren, wobei er seinen Apparat so stark beschädigte, daß er aufgeben mußte. So kam er um den Kaiserpreis, den er fast schon in der Tasche hatte. Dagegen war ihm der 1. Preis im Zuverlässigkeitsflug in der Klasse der Flieger auf Maschinen im Privatbesitz nicht mehr zu nehmen. An der Aufklärungsübung nahm das Zeppelin-Luftschiff »Sachsen« teil.

Bei dem festlichen Bankett, das die Veranstaltungen abschloß, verteilte Prinz Heinrich persönlich die Preise. Den Kaiserpreis für die beste Gesamtleistung erhielt Leutnant Canter; er bekam außerdem den Prinz Heinrich-Preis der Lüfte für die beste Leistung bei der Aufklärungsübung sowie den zweiten Zuverlässigkeitspreis, während seinem Begleiter, Leutnant Böhm, der Preis des Großherzogs von Baden für die besten Meldungen beim Aufklärungsflug zugesprochen wurde. Den ersten Preis im Zuverlässigkeitsflug und damit die 10.000 M. der Nationalstiftung bekam Leutnant von Hiddessen, ebenso den Preis des preußischen Kriegsministeriums. Den 3. Preis erhielt Ingenieur Schlegel, den 4. Preis Leutnant Joly, den 5. Preis Leutnant Carganico, 6. Oberleutnant von Beaulieu etc. Die Preise für die Aufklärungsübung wurden folgendermaßen verteilt: Prinz Heinrich-Preis der Lüfte: Leutnant Canter; Leutnant Böhm als Beobachter im Cauterschen Flugzeug (Preis des Großherzogs von Baden); 2. Preis Leutnant Geyer und der Beobachter Leutnant Prinz; 3. Preis Leutnant von Haller und der Beobachter von Könitz; 4. Barends und der Beobachter Oberleutnant Wilberg; 5. Ingenieur Thelen und der Beobachter Kapitänleutnant Weiss; 6. Leutnant Cooper und der Beobachter Leutnant von Schröder etc. Der Führer des Luftschiffes »Sachsen«, Dr. Eckener, erhielt einen Ehrenpreis und der Beobachter Major Hübner den Preis des Prinzen Max von Baden.

Als Ergebnisse des Zuverlässigkeitsfluges wurden folgende Flugzeiten für die Erledigung aller drei Etappen bekanntgemacht: Leutnant von Hiddessen, Gesamtflugdauer 10 Stunden 28 1/2 Minuten; Leutnant Canter 16 Stunden 35 Minuten; Ingenieur Schlegel 17 Stunden 37 Minuten; Leutnant Joly 17 Stunden 59 Minuten; Leutnant Carganico 19 Stunden 30 Minuten; Leutnant von Beaulieu 29 Stunden 2 Minuten; Ingenieur Thelen 36 Stunden 17 Minuten; Leutnant Kaster 50 Stunden 33 Minuten; Leutnant Cooper 52 Stunden 58 Minuten.

DIE FLUGWOCHE IN ASPERN.

Für die Internationale Wiener Flugwoche, die am dem Flugfelde in Aspern vom 15. bis 22. Juni unter der sportlichen Leitung des k. k. Österreichischen Aero-Klubs von der Wiener Flugfeld-Gesellschaft abgehalten wird, ist jetzt die Ausschreibung erschienen:

Die allgemeinen Bestimmungen lauten:

Wettbewerbe.

Art. 1. Die Wettbewerbe sind offen für motorisch betriebene aviatische Apparate (Flugzeuge), die bloß durch ihre eigenen mechanischen Mittel in der Luft erhalten und fortbewegt werden.

Art. 2. Alle Wettbewerbe finden nach den Bestimmungen der F. A. I. und der Österreichischen Aeronautischen Kommission statt, welche auch in allen jenen Fällen, die durch diese Bestimmungen in diesem Reglement nicht vorgesehen sind, zu Kraft bestehen.

Art. 3. Durch die erfolgte Nennung zum Wettbewerb unterwerfen sich die Teilnehmer bedingungslos diesem Reglement, zweitens den Bestimmungen der F. A. I. und denen der Österreichischen Aeronautischen Kommission. Den Wettbewerbern steht es frei, gegen Entscheidungen der Sportkommissionäre bei der Österreichischen Aeronautischen Kommission, Wien, I. Tuchlauben 3, und in zweiter Instanz bei der F. A. I. den Rekurs anzumelden.

Art. 4. An den Wettbewerben können sich nur Personen beteiligen, welche im Besitze des Pilotendiploms und der Lizenz der F. A. I. sind.

Art. 5. Die Sonderbestimmungen enthalten die für jeden einzelnen Wettbewerb festgesetzten speziellen Bestimmungen.

Art der Wettbewerbe.

A. Tägliche Wettbewerbe. I. Dauer. II. Distanz. III. Flugzeugkonstruktionen mit Ausnahme von Aeroplanen. — B. Spezielle Wettbewerbe. IV. Höhe. V. Steiggeschwindigkeit. VI. Geschwindigkeit. VII. Differenz der Geschwindigkeit. VIII. Meldezeit. IX. Achters-Flag. X. Schnellste Runde. XI. Damen-Höhenkonkurrenz. Damenprämien: Bei jeder Art der Wettbewerbe kommt eine Damenprämie von 250 K. für die beste von einer Dame erzielte Leistung zur Vergebung, falls mindestens zwei Damen an den betreffenden Wettbewerben teilgenommen haben, doch muß die betreffende Leistung zumindest den geforderten Mindestleistungen entsprechen.

Art. 6. Weltrekords: Jenen Piloten, welche während der Flugwoche auch außerhalb der programmgemäß festgestellten Flugtage und Stunden gegen vorherige Anmeldung bei der Sportleitung laut den hierfür gültigen Satzungen der F. A. I. einen oder mehrere Weltrekords aufstellen, wird die große goldene Sportmedaille des k. k. Österreichischen Aero-Klubs verliehen.

Art. 7. Die Preise werden nur dem Unterfertiger des Anmeldeformulars oder dessen Bevollmächtigtem ausbezahlt, ausgenommen jene Preise, welche für Summe von Gesamtleistungen angesetzt und als Pilotenpreise betrachtet werden. Wird ein Bevollmächtigter designiert, so ist dieser vom Nennenden mit einer von ihm gefertigten Vollmacht zu versehen, welche ihm namens des Nennenden ermächtigt, die gewonnenen Preise zu übernehmen und Reklamationen einzubringen oder auf solche zu verzichten. Diese Erklärung ist für den Nennenden rechtsverbindlich.

Art. 8. Ein und derselbe Pilot kann bei einer und derselben Konkurrenz auch auf Grund mehrerer Versuche, falls ihm solche laut den Propositionen gestattet sind, nur einen Preis gewinnen und ist dafür bloß die beste seiner Leistungen maßgebend, auch wenn er verschiedene Apparate benutzt hat.

Art. 9. Die nicht zur Verteilung gelangten Preise bleiben im Besitze der Leitung.

Nennungen.

Art. 10. Die Nennungen sind an den k. k. Österreichischen Aero-Klub, Wien, I. Tuchlauben 3, unter Beischluß des Neugeldes zu senden. Bis zum 2. Juni 1913,

6 Uhr abends, beträgt das Neungeld 300 K. Bis zum 9. Juni 1913, 6 Uhr abends, können Nachnennungen mit einem Neungeld von 500 K. erfolgen, doch übernehmen die Veranstalter in diesem Falle keine Garantie für die Unterbringung des Apparates. Das Neungeld in der Höhe von 300 K. wird denjenigen Konkurrenten zurückerstattet, welche im Laufe der Flugwoche mindestens eine halbe Stunde geflogen sind, sofern sie den Nachweis erbracht haben, daß sie gegen Haftpflicht versichert sind. Ist dies nicht der Fall, so wird der entsprechende Betrag (200 K.) zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung für die Dauer des Meetings verwendet, eventuell von den gewonnenen Preisen abgezogen. Nennungen, die ohne Neungeld einlaufen, sind ungültig. Die Nennungen müssen den Namen des Piloten und die Nummer seiner Pilotenlizenz enthalten. Änderungen in der Person des Piloten müssen spätestens bis zum 9. Juni 1913, 6 Uhr abends, mit Angabe der Nummer seiner Lizenz gemeldet sein. Alle Piloten haben bis spätestens 9. Juni 1913, 6 Uhr abends, den Nachweis des Besittes des Pilotenzeugnisses der F. A. I. zu erbringen, bei sonstiger Annullierung der Nennung. Jene Teilnehmer, welche bis zu diesem Datum den Besitz des Pilotendiploms, beziehungsweise der Lizenz nicht nachgewiesen haben, verlieren den Anspruch auf Rückgabe des Neungeldes und werden zum Start nicht zugelassen.

Art. 11. Grundsätzlich hat die Nennung auf dem offiziellen Formular zu erfolgen, muß aber folgendes unbedingt enthalten: a) Typ und Abmessungen des Flugzeuges; b) Name oder Pseudonym und Adresse des Piloten; c) Marke des Motors, dessen Pferdestärke, Zahl der Zylinder, besondere Eigenschaften; d) Wettbewerber, an denen der Nennende schon teilgenommen hat, gewonnene Preise oder von ihm aufgestellte Rekords; e) Angabe des Bevollmächtigten, falls ein solcher designiert wurde; f) Angabe, ob und bei welcher Gesellschaft eine Haftpflichtversicherung zu Recht besteht.

Art. 12. Die Nennungen sind rechtzeitig abzugeben. Eine telegraphische Nennung wird nur dann berücksichtigt, wenn sie von einem vor Nennungsschluß rekommandiert angegebenen Briefe bestätigt wird, jedoch muß dieser Brief jedenfalls vor dem 9. Juni, 6 Uhr abends, bei der Nennungsstelle eingetroffen sein.

Flugzeuge.

Art. 13. Zu den Konkurrenzen zugelassen werden alle motorisch betriebenen Flugzeuge (siehe Art. 1).

Art. 14. Die Flugzeuge müssen bis zum 13. Juni am Flugfeld eingelangt sein, sonst garantieren die Veranstalter nicht für die Unterbringung derselben. Jene Bewerber, welche ihre unfähigen Flugzeuge vor Schluß des Meetings (d. i. vor dem 22. Juni 1913, 1/8 Uhr abends) vom Flugfeld zurückziehen, verlieren eventuell jeglichen Anspruch auf Preise und Rückerstattung des Neungeldes. Diebestgültige Entscheidungen trifft die Sportleitung.

Art. 15. Die Sportleitung hat jederzeit das Recht, den Gebrauch von Flugzeugen zu verbieten, welche ihr für das Publikum oder für den Piloten gefährlich erscheinen. Solche abgewiesene Flugzeuge müssen am selben Tage vom Flugfeld eutfernt werden und verlieren die Besitzer jeglichen Anspruch auf Rückerstattung des Neungeldes oder auf eine wie immer geartete andere Entschädigung.

Art. 16. Jene Flugzeugführer oder Besitzer, deren Flugzeuge nicht rechtzeitig auf das Flugfeld gebracht werden, verlieren den Anspruch auf Rückgabe des Neungeldes.

Art. 17. Jedes Flugzeug hat die Nummer, die es erhält, sichtbar in arabischer Schrift zu tragen, und zwar eine Nummer auf dem hinteren Teil der Tragfläche in dem Ausmaße von mindestens 100 cm Höhe und 15 cm Strichstärke. Die Nummern an den Seitenstellen des Flugzeuges müssen eine Höhe von 60 cm und 10 cm Strichstärke haben. Wenn möglich, sind auch die Seitensterner und der Schwanz der Apparate mit ebensolchen Ziffern zu bezeichnen. Ausgenommen sind jene Flugzeuge, bei denen die Sportkommission andere Weisungen erläßt.

Art. 18. Es ist verboten, auf den Flugzeugen Aufschriften anzubringen, außer dem Namen des Erbauers, der Type, des Flugzeuges, des Motors und dessen Pferdestärke.

Hangars.

Art. 19. Die genannten Flugzeuge werden durch das Organisationskomitee kostenlos in Hangars untergebracht; jedoch lehnt dasselbe jede Verantwortung ab für Schäden, welche sich an den Flugzeugen, an den Konkurrenten, deren Hilfspersonen und auch an dritten Personen ereignen könnten, sei es, daß sie durch Elementarereignisse oder durch fremde Hand verursacht wurden.

Art. 20. Die Hangars werden den Bewerbern vom 2. Juni 1913 an zur Benützung übergeben.

Art. 21. Die Hangars dienen nur zur Unterbringung der genannten Flugzeuge und dürfen anderweitig nicht benützt werden, außer wenn das Organisationskomitee die ausdrückliche Erlaubnis hierzu gibt.

Art. 22. Die Anbringung von Plakaten und die Ausgabe sowie der Verkauf von Drucksorten oder von Reklameschriften ist nur dem Organisationskomitee gestattet.

Art. 23. Die Wettbewerber müssen die Hangars dem Organisationskomitee spätestens am 28. Juni abends freigeben und in jenem Zustande zurücklassen, in welchem sie dieselben übernommen haben. Für verursachte Schäden haben die Wettbewerber aufzukommen, eventuell wird der Schaden im Nichteinbringungsfall von gewonnenen Preisen abgezogen.

Art. 24. Für die Bedienungsmannschaft eines jeden Flugzeuges werden drei Armbinden, die zum freien Eintritt in die abgeschlossenen Räume berechtigen, ausgegeben, doch kann das Organisationskomitee diese Armbinden zurückziehen, wenn ein wie immer gearteter Unfug mit ihnen geschieht.

Art. 25. Die Wettbewerber sind für die Ordnung in den Hangars sowie für deren Bewachung verantwortlich und haben die Verpflichtung, Schäden, die durch ihre Angestellten verursacht werden, sofort beheben zu lassen.

Art. 26. Ein Ausschuß von drei Sportkommissären wird sich bei der Richtertribüne an der Startlinie aufhalten und bildet dieser Ausschuß während der Dauer der Konkurrenzen die Sportleitung. Außerdem wird nach Taunlichkeit je einem oder je zwei Konkurrenten ein Sportkommissär zugewiesen, welcher sich während der ganzen Dauer der Konkurrenzen am Flugfeld aufhält. Für einzelne Spezial Konkurrenzen, z. B. die Zielscheibenkonkurrenz, werden noch besondere Kommissäre ernannt. Alle diese Sportkommissäre haben sich an die Weisungen der Sportleitung zu halten. Für die Zeltehmer gilt es als Regel, sich bei der Richtertribüne anzufahren. Bei den Zielpylonen und anderen wichtigen Punkten, wo eine Kontrolle nötig ist, werden Hilfskommissäre angestellt.

Wettbewerbe.

Art. 27. Für das Flugmeeting sind die Tage vom 15., 17., 19., 21. und 22. Juni 1913 in Aussicht genommen. Die Sportleitung behält sich vor, die noch freibleibenden Tage zwischen dem 15. und 22. Juni als Ersatz für etwa anfallende Flugtage zu verwenden.

Art. 28. Alle Flüge müssen vom Piloten dem ihm zugewiesenen Sportkommissär spätestens bis zu den für die einzelnen Wettbewerbe festgesetzten Anmeldungs-terminals angezeigt werden. Die Sportkommissäre erhalten von der Anmeldestelle (Starttribüne) eine Bestätigung der erfolgten Anmeldung mit der laufenden Nummer der für den betreffenden Wettbewerb erfolgten Anmeldungen. Wo dies in den Sonderbestimmungen angeführt ist, muß die Anmeldung überdies noch bei der Sportleitung erfolgen.

Art. 29. Die »Täglichen Wettbewerbe« (I, II, III) beginnen an den hierfür festgesetzten Tagen um 3 Uhr nachmittags nach Abgabe des Eröffnungszeichens (Pflerschuß) und enden mit Abgabe des Schlußzeichens (Pflerschuß). Die »Speziellen Wettbewerbe« (IV—XII) beginnen an den hierfür festgesetzten Tagen an den in den Sonderbestimmungen, respektive im Programm angegebenen Zelten nach Weisung der Sportleitung oder der von ihr bestimmten Starter; sie enden, wenn nicht in

den Sonderbestimmungen anders angegeben, ebenfalls spätestens mit Abgabe des Schlafzeichens. Das Schlafzeichen wird an allen Tagen mit Ausnahme des 21., wie folgt, abgegeben: Um 7 Uhr 15 Minuten wird vor der Zieltribüne ein großes, viereckiges, blau-weißes Tuch auf dem Boden ausgelegt, auf dem Signalmast ein blau-weißer Wimpel gehißt. Um 7 Uhr 30 Minuten wird als Schlafzeichen ein Pflerschuß abgegeben, das Tuch und der Wimpel eingezogen. Am 21. wird das Schlafzeichen schon am 6 Uhr, das Vorzeichen um 15 Minuten früher gegeben. Vom Momente der Abgabe des Pflerschusses an wird nicht mehr gewartet. Die Sportleitung ist berechtigt, nach einem schweren Unfall die Beendigung oder zeitweilige Unterbrechung der Flüge herbeizuführen und eine neue Startanbahn zu verweigern, jedoch erst, nachdem das diesbezügliche Zeichen, ein schwarzes Tuch vor der Zieltribüne, aufgelegt und ein schwarzer Wimpel gehißt wurde. Die erneuerte Freigabe des Startes bleibt der Entscheidung der Sportleitung überlassen und wird durch Hissen einer weißen Fahne bekanntgegeben.

Art. 30. Der Start kann immer nur für einen einzigen Wettbewerb erfolgen. Der Startplatz wird fallweise bekanntgegeben. Wenn keine spezielle Bestimmung besteht, so gilt als Startlinie ein großes weißes Band, das vor der Zieltribüne ausgebreitet ist. Der Start für die täglichen Wettbewerbe ist beim zugeordneten Sportkommissär anzuzeigen, aber sonst jederzeit frei. Für die »Speziellen Wettbewerbe« werden separate Startplätze bestimmt und erfolgt dort der Start unter Leitung eines eigenen Starters in der Reihenfolge der auf die Anmeldungsquittungen ersichtlichen Anmeldungsnummern. Der Anruf zum Start für die »Speziellen Wettbewerbe« erfolgt seitens des Starters durch Zuruf und durch Anfeuern der Flugsnummer des Konkurrenten auf einer bei dem betreffenden Startplatz aufgestellten Stange. Erfolgt der Start nicht spätestens binnen drei Minuten nach dem Anruf, so wird der betreffende Konkurrent in der Liste der Angemeldeten als letzter angeführt und der Nächstfolgende zum Start aufgerufen. Nach dreimaligem vergeblichen Anruf wird der betreffende Konkurrent an diesem Tage zum Start für den betreffenden Wettbewerb nicht mehr zugelassen.

Art. 31. Werden zu einer Spezialkonkurrenz (IV—XII) so viele Anmeldungen abgegeben, daß die betreffenden Flüge an dem hierfür festgesetzten Tage vor Abgabe des Schlafzeichens nicht mehr absolviert werden können, so ist die Sportleitung berechtigt, aber nicht verpflichtet, die Fortsetzung dieser Konkurrenz für den darauffolgenden Fltag anzusetzen, doch werden neue Anmeldungen hierzu an diesem Tage nicht mehr angenommen. Konkurrenten, welche am Vortage in der Reihenfolge der abgegebenen Anmeldungen zum Start aufgerufen wurden, jedoch nicht gestartet sind, werden an diesem Tage ebenfalls zum Start nicht mehr zugelassen.

Art. 32. Es werden nur Leistungen gewertet, bei denen der Start von den Sportkommissären als einwandfrei anerkannt worden ist. Der Zeitpunkt des Startes kann über Anordnung der Sportleitung nach deren Ermessen geändert werden.

Art. 33. Die Startlinie muß im Fluge passiert werden, mit Ausnahme der Konkurrenzen, für welche diesbezüglich Sonderbestimmungen vorgesehen sind.

Art. 34. Die Distanz- und Zeitmessung erfolgt im allgemeinen von dem Passieren der Startlinie an. Eine Ausnahme hiervon bilden jene Konkurrenzen, für welche diesbezüglich Sonderbestimmungen vorgesehen sind.

Art. 35. Die Sportkommissäre sind berechtigt, jeden ihnen als geeignet erscheinenden Kontrollapparat am Flugwege des Wettbewerbers anzubringen.

Art. 36. Die Flugbahn mißt ca. 4000 m und ist durch Pylone mit großen weißen Körfen bezeichnet.

Art. 37. Die Richtung des Fluges an dem Flugfelde erfolgt grundsätzlich in dem der Drehung des Uhrzeigers entgegengesetzten Sinne. Andere Flugrichtungen werden von der Sportkommission jeweilig für die einzelnen Wettbewerbe bestimmt.

Art. 38. Die Piloten haben sich an die markierte Flugbahn zu halten, mit Ausnahme jener Konkurrenzen, für welche andere Bestimmungen vorgesehen sind.

Art. 39. Gegenwendungen sowie Abweichungen von der Flugrichtung sind ausnahmsweise und nur in einer Höhe von mindestens über 400 m erlaubt.

Art. 40. Jeder Passagier hat ein Gewicht von mindestens 55 kg aufzuweisen und wird im Bedarfsfalle das Gewicht jedes Passagiers durch plombierten Ballast auf das vorgeschriebene Gewicht ergänzt, ohne Rücksicht auf ein eventuelles Mehrgewicht eines anderen Passagiers.

Art. 41. Flugzeuge, die sich begehen, haben nach rechts auszuweichen. Das Überholen darf nur auf gerader Strecke in 50 m Distanz rechts von dem zu überholenden Flugzeuge erfolgen. Beim Über- oder Unterfliegen muß eine Höhendifferenz von mindestens 50 m eingehalten werden.

Art. 42. Landungen haben in der oben erwähnten Richtung gegen die Mitte des Flugfeldes zu erfolgen.

Art. 43. Maßgebend für die Sportkommissäre sind nur die offiziellen Kontrollapparate. Sollte ein Apparat aus irgend einem Grunde nicht richtig funktioniert haben, so behält sich die Sportleitung das Recht vor, den Flg wiederholen zu lassen, kann sich aber nach auf den Kontrollapparat des Wettbewerbers verlassen, wenn dieser bei der Nachkontrolle als richtig befunden wird.

Art. 44. Flugzeuge, die auf den Start warten, sind auf dem ihnen fallweise von der Sportleitung zu bezeichnenden Startplätze anzustellen.

Art. 45. Havarierte Flugzeuge müssen, insofern sie nicht in die Hangars gebracht werden können, an der Flugbahn geschleppt werden. Diese Durchführung obliegt dem betreffenden Flugzeugführer, respektive seinen Mechanikern oder Angestellten.

Art. 46. Das Überfliegen der Tribünen sowie des Zuschauerzuges in einer Höhe von weniger als 200 m ist außer in Fällen zwingender Notwendigkeit verboten. Eine Annäherung an diese abgegrenzten Teile ist nur bis auf 30 m erlaubt. Die Übertretung dieser Bestimmungen wird streng geahndet und kann eventuell behördliche Abhandlung nach sich ziehen.

Art. 47. Für Feldschäden außerhalb des Flugfeldes haben die Piloten selbst aufzukommen.

Art. 48. Anskünfte über erzielte Resultate können von den Sportkommissionen am Schlusse des betreffenden Wettbewerbes nach Maßgabe der bis dahin möglich gewordenen Feststellungen erteilt werden, jedoch ohne Verbindlichkeit. Die Sportleitung übernimmt jedoch keine wie immer geartete Garantie für die Richtigkeit derartiger vorläufiger Auskünfte. Ebenso kann auch das Publikum über die Resultate informiert werden, jedoch geschieht dies bloß in unverbindlicher Weise, weil die definitive Kontrolle nicht während der Dauer des Meetings beendet werden kann. Insbesondere gilt dies von Konkurrenzen, zu denen Kontrollapparate verwendet werden, deren Resultate erst berechnet werden, da bekanntlich zur richtigen Wertung der Programme etc. Korrekturen nach Temperatur etc. vorgenommen werden müssen.

Art. 49. Die Sportleitung behält sich das Recht vor, eventuelle Änderungen in der Durchführung der einzelnen Wettbewerbe vorzunehmen, falls solche ihr notwendig erscheinen.

Anstellung.

Art. 50. Die Flugzeuge müssen während der Dauer der Flugwoche täglich in der Zeit von 10 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags durch das Publikum besichtigt werden können. Die Hangartore müssen während dieser Zeit geöffnet sein und die Flugzeuge können zur Verhinderung von Annäherung unbefugter Personen durch ein gespanntes Seil geschützt werden.

Art. 51. Die Piloten sind verhalten, während dieser Zeit mindestens eine Aufsichtsperson bei ihren Hangars zu belassen.

Art. 52. Das Organisationskomitee bezieht beim Publikum ein Eintrittsgeld für die Besichtigung der Flugzeuge.

Verantwortung.

Art. 53. Das Organisationskomitee und die Sportleitung weisen jede Verantwortung für alle Unfälle ab, die sich vor, während oder nach dem Wettbewerb an Fliegern, deren Führer oder Flaggisten oder Angestellten sowie durch diese an dritten Personen oder Gütern ereignen könnten, und leisten für solche keinerlei Zahlungen.

Art. 54. Die Wettbewerber verzichten auf jeglichen Ersatz für Schäden, die durch elementare Ereignisse, wie Sturm, Feuer u. s. w., entstehen könnten. (Siehe Art. 19.)

Art. 55. Die Konkurrenten haben bei Abgabe der Nennung auf dem Nennungsformular und vor dem ersten Start dem Organisationskomitee nachzuweisen, daß sie gegen Haftpflicht versichert sind. Wird dieser Nachweis nicht erbracht, so wird für den betreffenden Piloten eine Haftpflichtversicherung für die Dauer des Meetings durch das Organisationskomitee abgeschlossen und der entfallende Betrag (200 K.) vom rückzusahlenden Neugeld oder den gewonnenen Preisen abgezogen. (Siehe Art. 10.)

Reklamationen.

Art. 56. Das Reklamationsrecht steht nur dem Nennenden oder, im Falle ein Bevollmächtigter designiert wurde, nur diesem zu.

Art. 57. Jeder Protest wird nur dann berücksichtigt, wenn er schriftlich und vom Protestgeld (50 K.) begleitet vorgebracht wird. Diese Summe wird rückerstattet, wenn die Begründung der Reklamation erwiesen ist oder, falls sie abgewiesen wird, der gute Glaube des Reklamierenden festgestellt ist. Die Reklamationen müssen gerichtet werden:

a) An das Organisationskomitee am Flaggfeld Wien-Aspern in den Fällen, welche die administrativen Maßregeln, Eintrittsrechte u. s. w. betreffen. b) An die Sportleitung (Sportkommissäre) in allen sportlichen Fragen. Die Entscheidungen der Sportleitung werden, wenn möglich an der Stelle getroffen. Sie müssen sofort befolgt werden, ungeachtet des Rechtes auf eine spätere Berufung. c) In Berufung gegen Entscheidungen des Organisationskomitees und der Sportleitung an die Österreichische Aéronautische Kommission.

Art. 58. Die Sportkommissäre leiten ihre eigenen Beschwerden an die Österreichische Aéronautische Kommission.

Art. 59. Der Reklamierende muß immer seine Reklamation begründen und derjenige, gegen den sie vorgebracht wurde, ist vorschriftsmäßig einzuvorstellen.

Art. 60. Die Reklamationen sind in folgenden Zeiträumen vorzubringen: diejenigen, welche die Klassifizierung der Fliegzeuge, die Richtigkeit ihrer Anmeldung, die Zahlung des Neugeldes betreffen, vor dem Beginn des Meetings oder der Konkurrenz und sogar mündlich im Momente des Startes mit nachheriger schriftlicher Bestätigung. Diejenigen Reklamationen, welche unerlaubtes Vorgehen der Konkurrenten oder eine andere Unregelmäßigkeit im Laufe des Meetings betreffen, müssen spätestens 14 Tage nach Schluß des Meetings vorgebracht werden.

Art. 61. Jeder Wettbewerber erhält gegen schriftliche Bestätigung ein Exemplar des Generalreglements und erklärt, durch seine Teilnahme am Meeting das Generalreglement anzuerkennen.

Art. 62. Notwendig werdende Änderungen am vorstehenden Generalreglement behält sich die Sportleitung vor.

Art. 63. Die Konkurrenten verpflichten sich, durch Ausnahme dieser Bestimmungen keinerlei Schritte vor den öffentlichen Gerichten gegen die Veranstalter der internationalen Flugwoche zu unternehmen.

Die Adressen der maßgebenden Körperschaften sind: Österreichische Aéronautische Kommission (Ö. A. K.) Wien, I. Tuchlauben Nr. 3; K. k. Österreichischer Aero-Klub (K. k. Ö. A. C.) Wien, I. Tuchlauben Nr. 3; Organisationskomitee der Wiener Flaggfeld-Gesellschaft, Flaggfeld Wien-Aspern; Fédération Aéronautique Internationale (F. A. I.), Paris, 36, rue François I.

Die Tage, an denen die Wettbewerbe stattfinden, werden in den Programmen bekanntgegeben.

Für die Flugwoche sind 140.000 K. an Preisen ausgesetzt. Sie verteilen sich auf die elf Wettbewerbe folgendermaßen: I. Dinerflug (täglich). Summe der Preise 12.000 K. 1. Tagespreis 1000 K. 2. Tagespreis 500 K. II. Distanz (täglich). Summe 19.500 K. 1. Preis 1500 K. 2. Preis 500 K. Tagespreise 2000, 1000, 500 K. III. Neukonstruktion (täglich). Summe 10.000 K. IV. Höhe (vierteljährig). Summe 19.000 K. Preise 4000 und 1000 K. Tagespreise 2000, 1000, 500 K. V. Steilgeschwindigkeit (zweimal). Summe 25.000 K. Tagespreise 2000 und 1000 K. Tagespreise 2000, 1000, 500 K. VI. Geschwindigkeit (einmal). Summe 25.000 K. Mit und ohne Passagier. Preise je 8000, 3000, 1000, 500 K. VII. Differenz der Geschwindigkeit (einmal). Summe 5000 K. Preise 2000, 1500, 1000, 500 K. VIII. Notlandung (einmal). Summe 5000 K. Preise 2000, 1500, 1000, 500 K. IX. Achterflug (zweimal). Summe 7000 K. 1. Preis 7000 K. Tagespreise 1500, 1000, 500 K. X. Schnellste Runde (zweimal). Summe 7000 K. 1. Preis 1000 K. Tagespreise 1500, 1000, 500 K. XI. Damenkonkurrenz (einmal). Summe 3600 K. Preise 2000, 1000, 500 K. — Spezielle Preise: Preis des ersten Fluges an jedem Tage: 1. Preis 400 K. 2. Preis 300 K.; Steilgeschwindigkeitspreis des Kriegsministerrats 15.000 K. Prämie für Aviatikerinnen 250 K. für jede Art der Konkurrenz.

Zu den täglichen Wettbewerben kann nach vorheriger Anmeldung beim zugewiesenen Sportkommissär täglich von 8 Uhr nachmittags (Abgabe des Eröffnungszeichens) an beliebig oft gestartet werden, doch ist der jedesmalige Start vorher dem Sportkommissär mitzuteilen. Der Konkurrent wird bei diesen Konkurrenzen zum Start nicht speziell aufgerufen, hat jedoch vor jedem beliebigen Start die Mitteilung seines Sportkommissärs abzuwarten, daß der Start ordnungsgemäß angemeldet wurde (Anmeldebestätigung). Startet der Konkurrent vor dieser Verständigung, so kann die Sportleitung keine Garantie dafür übernehmen, daß seitens der Zeitnehmer die Zeit genommen wird. Der Wettbewerb schließt täglich mit Abgabe des Schlusszeichens. Der jeweilige Startplatz wird an den einzelnen Tagen rechtzeitig bekanntgegeben.

Zu den speziellen Wettbewerben kann mit Ausnahme des im Art. 81 der allgemeinen Bestimmungen angeführten Falles nur an den hierfür im Programm festgesetzten Tagen von den für die einzelnen Wettbewerbe festgesetzten Startzeiten an gestartet werden. Der Start erfolgt in der im Art. 80 der allgemeinen Bestimmungen für die »Speziellen Wettbewerbe« angegebenen Weise.

Die Sonderbestimmungen wurden bereits in Nr. 10 dieses Blattes auszugsweise wiedergegeben.

TODESOPFER.

Am 9. Mai wollte der amerikanische Fliegerleutnant J. D. Parks von San Diego nach Los Angeles fliegen. Er machte eine Zwischenlandung bei Olive. Beim Wiederansteigen lag er im Nebel gegen einen Baum und stürzte ab. Der Motor des Apparates fiel auf ihn und zerschmetterte ihm den Kopf.

Am 14. Mai stießen auf dem Flaggplatz Johannisthal zwei Fliegzeuge zusammen und stürzten. Der Pilot des einen Apparates, der schweizerische Hauptmann Jucker, blieb tot auf dem Platze.

Eine solche Karambolage fällt fast immer zu tödlichem Ausgang; selten ist ein Fall zu vermeiden, wo ein Zusammenstoß nur leichte Verletzungen zur Folge hat, wie kürzlich in Reims. Die Höhe des Absturzes in Johannisthal war nicht etwa bedeutend; sie betrug etwa 6 m. Der Hergang des Unfalles war folgender: Nach einem windigen Nachmittag stiegen am 14. Mai gegen Abend viele Flieger in Johannisthal auf, fast alle mit Schülern an Bord. Zu Ende der Übungen, als wegen des beginnenden Abendnebels schon die meisten gelandet waren, ereignete sich der Zusammenstoß. Der Pilot Wecker beschrieb, mit seinem Hanlan-Eindecker zur Erde gehend, eine scharfe Linkskurve und prallte mit dem Doppel-

decker des Hauptmanns Jucker zusammen, der in sehr geringer Höhe flog. Obwohl der Doppeldecker nur mit dem linken unteren Tragdeck das Flügelende des schrägliegenden Eindeckers berührte, stürzten beide Apparate, der Doppeldecker sich überablagend, mit lautem Krach zu Boden. Weßler war kurz vor dem Sturz aus seinem Eindecker herausgesprungen, so daß er unverletzt davon kam, und auch sein Flugschüler erlitt nur eine kleine Schramme im Gesicht. Weit schlimmer sah er unter dem Trümmerhaufen des Doppeldeckers aus. Hauptmann Jucker wurde mit einer schweren Schädelverletzung hervorgezogen und gab bald unter den Händen des inzwischen beigeilten Heilgehilfen den Geist auf. Inzwischen hatten Monteure auch den schwer verletzten Flugschüler Dietrich aus den Trümmern befreit, der stöhnend auf der anderen Seite des Apparates lag; er batte mehrere

Knochenbrüche erlitten und wurde in ein Krankenhaus gebracht.

Am 17. Mai erlitt das Fliegerkorps unserer Armee einen empfindlichen Verlust. Feldpilot Hauptmann Deodat Andrich, der Leiter des Flugparks in Mostar, stürzte bei einem Flug im Karstgebiet ab und erschlug sich. Näheres über den Unfall an besonderer Stelle.

Am 18. Mai stürzte Frau Dr. Eggmann aus dem Schweizerischen Ballon „Zürcher“ bei Döben am Ammersee in Bayern aus 200 m ab und blieb tot liegen. Die Fahrt findet man oben in ihren Einzelheiten beschrieben.

In Monaco hat man jetzt den Leichnam des beim Meeting der Wasserflugzeuge verunglückten und ins Meer versunkenen Gaudart aufgefunden. Man hat ihn am 10. Mai einige hundert Meter von Damm des Hafens aufgefischt. Es fehlt ihm der Kopf.

„La Navigazione Aerea“

Italianische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. Luigi Mina
vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag
E. Voghera, Via Po 3, Rom.

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angeschlossenen Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen
Konstruktionschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Heften von 24 bis 32 Seiten mit
technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung
der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen – Kugelballons, Lenk-
ballons und Aeroplane – Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luft-
schiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:
ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ „ 13 „ „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

— Erscheint einmal im Monat. —

Bei der Wichtigkeit astrono-
mischer und meteorologischer
Kenntnisse für die Luftschiff-
fahrt empfehlen wir allen Inter-
essenten ein Abonnement auf die
illustrierte Halbmonatschrift
für Astronomie
und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD
Direktor der Treptow-Sternwarte.

Der 13. Jahrgang begann am
1. Oktober 1912.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede
Buchhandlung und den

Verlag der Treptow-Sternwarte,
Berlin-Treptow.

Bezugspreis für Deutschland und Öster-
reich-Ungarn vierteljährlich M. 3.—
(für das Ausland vierteljährlich M. 4.—).

Photographische Verlagsgesellschaft m. b. H., Halle a. S. und Berlin.

Photographische Rundschau und Mitteilungen.

Reich illustrierte Halbmonatschrift für Freunde der Photographie.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Forscher, Fachmänner und Amateure

von PAUL HANKE, Prof. Dr. LUTHER und F. MATTHIES-MAUREN.

Jährlich 12 Gravüren und etwa 300 Kunstdrucktafeln.

ERSCHEINT zweimal monatlich.

PREIS vierteljährlich M. 3.—, unter Streifband M. 3.60, Ausland M. 4.60.

Das führende Organ für Kunst- und Liebhaberphotographie

veröffentlicht in vortrefflichen Reproduktionen die besten Werke der künstlerischen Photographie des In- u. Auslandes.

Abonnements durch alle Buch- und Photohandlungen, bei der Post und dem Verlag.

ÖSTERREICHISCHER LUFTSCHIFFER-VERBAND.

(Offizielle Mitteilungen.)

Österr. Aeronautische Kommission.

Bestimmungen, aufgestellt von der Österreichischen Aeronautischen Kommission, über die Beschaffenheit der in Österreich zuzulassenden Flugplätze.

Die Flugplätze haben außer den von der F. A. I. in deren Reglement festgesetzten Bedingungen noch folgenden Anforderungen zu entsprechen:

1. Wenn an den Flugplätzen Zuseher gegen Bezahlung zugelassen werden, ist die Flugbahn von dem für die Zuseher bestimmten Räume durch eine solide, widerstandsfähige Abgrenzung abzutrennen.

2. Der Zutritt zu den Hangars ist dem Publikum nach Möglichkeit zu gestatten; ist dies auch während des Fliegens der Fall, so ist auch der Hangarraum durch eine entsprechende Abgrenzung von der Flugbahn abzutrennen.

3. Es wird den Flugfeldleitungen und den Veranstaltern von luftsportlichen Veranstaltungen zur Pflicht gemacht, dafür zu sorgen, daß die für die Durchführung der sportlichen Betätigungen reservierten Räume (Flugbahn) nur von jenen Personen betreten werden, welche tatsächlich dort eine Funktion ausüben haben. Als solche gelten:

A. Während des normalen Betriebes auf den Flugfeldern, also bei sportlichen Betätigungen ohne Wettbewerb: a) die Mitglieder der Österreichischen Aeronautischen Kommission und die von ihr ernannten, respektive anerkannten, ständigen sportlichen Funktionäre auf Grund der denselben von der Österreichischen Aeronautischen Kommission ausgefolgten Legitimationen und Armbinden; b) die Organe der Flugfeldleitung, Besitzer des Flugfeldes und sonstigen von den Besitzern des Flugfeldes hierzu ausdrücklich autorisierten Personen, deren Zahl möglichst zu beschränken ist, auf die unumgänglich notwendige Zeit; c) die Besitzer von Flugzeugen, die eben im Begriffe sind, sich sportlich zu betätigen, sowie deren Angestellte, Piloten, Pilotenschüler und Passagiere.

B. Bei sportlichen Veranstaltungen während der Dauer derselben: a) die Mitglieder der Österreichischen Aeronautischen Kommission auf Grund ihrer Legitimation und Armbinde; b) der Organisationsausschuß; c) die Sportkommissäre; d) die Sportgehilfen; e) die Zeitnehmer; f) die Piloten, die von der Österreichischen Aeronautischen Kommission als solche für die betreffende Veranstaltung approbiert wurden; g) die zur Bedienung der konkurrierenden Apparate erforderlichen Personen; h) die an der betreffenden sportlichen Betätigung teilnehmenden Passagiere.

Der Organisationsausschuß hat die sub b—h bezeichneten Personen mit entsprechenden nach Kategorien verschiedenen Armbinden zu betheilen, die nur für die Dauer der betreffenden Veranstaltung Gültigkeit haben und auch Schluß derselben durch den Organisationsausschuß wieder einzusehen sind. Diese Binden haben sich in ihrem Aussehen deutlich von denjenigen zu unterscheiden, die seitens der Österreichischen Aeronautischen Kommission an die mündigen, sportlichen Funktionäre ausgegeben werden und erkennen zu lassen, für welche Veranstaltung sie ausgegeben wurden; sie müssen von den betheiligten Personen in Ausübung ihrer Funktionen deutlich sichtbar am linken Oberarm getragen werden. Die betheiligten Personen sind gelegentlich der Beteiligung zu verständigen, daß der Besitz der Binde das Betreten der Flugbahn nur für die unumgänglich notwendige Zeit gestattet und daß es ihnen zur Pflicht gemacht wird, die Flugbahn jeweils sofort zu räumen sowie ihre Funktion daselbst, wenn auch nur vorübergehend, beendet ist. Den von der Österreichischen Aeronautischen Kommission dauernd mit Armbinden betheiligten Personen, die bei der betreffenden Veranstaltung vom Organisationsausschuß mit einer Funktion und demgemäß auch mit einer Armbinde betheilt wurden, bleibt es unbenommen, außer dieser letzteren auch die erstere zu tragen, doch gilt nur die vom Organisationsausschuß ausgegebene als Legitimation

für eine Funktion und berechtigt nur sie, und zwar nur die damit Betheilen zum Betreten der Flugbahn unter den oben angeführten Modalitäten. Ausgenommen hiervon sind die Mitglieder der Österreichischen Aeronautischen Kommission.

4. Um den bei der betreffenden sportlichen Veranstaltung nicht beschäftigten, ständigen sportlichen Funktionären einen entsprechenden Aufenthaltsort zu schaffen, werden die Flugfeldleitungen ersucht, für die Mitglieder der Österreichischen Aeronautischen Kommission und die von dieser ernannten sportlichen Funktionäre in unmittelbarer Nähe der Zielrichttribüne einen separierten Raum zu schaffen, in welchen der Eintritt nur diesen Herren und eingeführten Funktionären befriedigender Sportmächte gestattet sein soll.

5. Seitens der Flugfeldleitungen sind in allen Hangars und auch sonst an geeigneten Plätzen die Flugfeld- und Hangarordnung sowie die Flugordnung anzubringen; diesen können eventuell von den Flugfeldleitungen erlassene Ergänzungsvorschriften hinzugefügt werden, doch dürfen dieselben nicht mit der von der Österreichischen Aeronautischen Kommission erlassenen betriebliehen Vorschriften in Widerspruch stehen und müssen von genannter Kommission approbiert sein.

6. Die Flugfeldleitungen haben dafür vorzusorgen, daß im Falle von Unglücksfällen das erforderliche Sanitätsmaterial und im Bedarfsfälle ein Arzt rasch zur Hand sei. In den Hangars ist zu affizieren, wo sich das Sanitätsmaterial befindet, ebenso eine Anweisung bezüglich »Erster Hilfe bei Unglücksfällen«.

7. Es sind, besonders in den Hangars und in deren nächster Umgebung, die erforderlichen Feuerlöschmittel bereit zu halten, die eventuell von den Behörden erlassenen bezüglich Vorschriften den Hangarleitern in entsprechender Weise zur Kenntnis zu bringen und in die in jedem Hangar zu affizierende Hangarordnung aufzunehmen.

8. Es ist in entsprechender Weise Vorkehrung zu treffen, daß im Bedarfsfälle das Flugfeld und auf diesem der geeignete Landungsplatz bei Nacht durch entsprechende Beleuchtung kenntlich gemacht werden könne.

Die Kennzeichnung des Flugfeldes kann in der Weise geschehen, daß die am Rande desselben befindlichen Baulichkeiten, als Hangars etc., durch Scheinwerfer an ihrer der Flugbahn zugekehrten Seite entsprechend beleuchtet werden.

Die Kennzeichnung der günstigsten Landungsstelle hat in der Weise zu erfolgen, daß kleine Lampen (Fahrstrahlern) auf dieser Stelle in der momentan herrschenden Windrichtung derart aufgestellt werden, daß ihr Lichtkegel (sie dürfen nur nach einer Seite Licht werfen) dem Winde entgegengerichtet ist. Es sind mehrere Lampen in einer Linie hintereinander aufzustellen, so daß diese Linie die momentan herrschende Windrichtung markiert; als Farbe ist abwechselnd immer ein weißes, dann ein grünes Licht zu wählen u. s. f. Die Lampen sind direkt auf den Boden zu setzen, so daß der Flieger beim Landen über dieselben wegfahren kann. In der Nähe der Landungsstelle geeignete Objekte, welche die Landung gefährden könnten, sind durch rote Lichter zu markieren.

Die vorstehenden Vorschriften für die Beleuchtung der Flugfelder stellen das geforderte Minimum dar und können von den Flugfeldleitungen entsprechend ergänzt werden; als Regel hat jedoch zu gelten, daß der Flieger auf keinen Fall durch etwa vorhandene Scheinwerfer angeleuchtet werden darf, da dieselben ihn blenden. (Feuerwerkskörper vorrätig halten.)

9. Es wird den Flugfeldleitungen zur Pflicht gemacht, etwaige Veränderungen im normalen Bestand ihres Flugfeldes, z. B. Ackerungen, Aufstellung von Pylonen etc. vor deren Durchführung den Flugfeldleitungen anderer Flugfelder und den Piloten des eigenen Flugfeldes rechtzeitig bekannt zu geben. Derartige Bekanntgaben sind seitens der Flugfeldleitungen in geeigneter Weise auf dem Flugfelde zu affizieren.

10. Auf jedem Flugfeld ist eine Tafel anzubringen, auf der alle Veröffentlichungen der sportlichen Behörden etc. den Piloten zur Kenntnis gebracht werden.

11. Auf dem Flugfeld ist, wenn irgend tunlich, eine Telefonsprechstelle des öffentlichen Telefonnetzes zu errichten und der allgemeinen Benützung durch die Piloten und deren Angestellte zugänglich zu machen. Es ist anzustreben, daß diese Stelle womöglich auch in der Nacht erreichbar sei.

12. Die Flugfeldleistungen werden ersucht, auf ihrem Flugfeld die notwendigen meteorologischen Instrumente, als Windmesser, Stationsbarograph etc., zur Aufstellung zu bringen.

13. Die von der F. A. I. in ihren Vorschriften geforderten Ausmaße für Flugfelder sind unbedingt als Mindestausmaße anzusehen.

14. Jedes in Österreich befindliche Flugfeld muß von der Österreichischen Aeronautischen Kommission als solches anerkannt sein, bevor auf demselben irgend welche luftsportliche Veranstaltungen abgehalten werden dürfen. Es haben daher die Flugfeldleistungen rechtzeitig bei der Österreichischen Aeronautischen Kommission um Anerkennung ihres Flugfeldes anzusuchen.

15. Kennzeichnung der Funktionäre:

A. Ständige Funktionäre: Österreichische Aeronautische Kommission: violette Armbinde mit Ö. A. K. in Gold gestickt; Sportkommissär: rote Armbinde mit dem Anfangsbuchstaben seines Vornamens, z. B. K. k. Ö. A. C., in Gold gestickt; Zeitnehmer: braune Lederbinde mit der Aufschrift »Zeitnehmer«.

B. Funktionäre bei Veranstaltungen: Organisationsausschuß und Empfangskomitee: weiße Armbinde mit Goldrand und dem Aufdruck »... Meeting 1913.« in Gold; Sportleitung: rote Armbinde mit Goldrand und dem Aufdruck »Sportleitung« in Gold; Sportorgane (für das Meeting errannte Kommissäre): rot-blau-weiße Binde mit dem Aufdruck »Meeting 1913.« in Gold; Piloten: blaue Binde mit Aufdruck wie sonstehende in Gold; Apparatbedienungs: blaue Binde mit Aufschrift in Schwarz; Flugplatzangestellte: gelbe Binde mit Aufschrift in Schwarz; Verkäufer: grüne Binde mit Aufdruck in Schwarz.

16. Flugfeldordnung.

1. Als oberster Grundsatz gilt, sein Verhalten derart einzurichten, daß die Sicherheit des Publikums und der Flugzeuge nicht gefährdet wird.

2. Den Weisungen der sportlichen Funktionäre und der Ordner, die alle durch entsprechende Armbinden kenntlich gemacht sind, ist jederzeit unweigerlich und sofort Folge zu leisten. Diese Organe sind nicht verpflichtet, ihre Anordnungen zu begründen.

3. Das Betreten der Flugbahn ist nur den hierzu ausdrücklich legitimierten Personen auf die namentlich notwendige Zeit gestattet. Auch sie sind verpflichtet, die Flugbahn so bald als möglich wieder zu verlassen, um die Flüge nicht zu stören.

4. Allen anderen Personen ist das Betreten der Flugbahn strengstens untersagt.

5. Das Betreten der Hangars ist nur mit ausdrücklicher Bewilligung von deren Mietern gestattet.

6. Das Rauchen in den Hangars und in der Nähe von Flugzeugen und Benzinlagerungen ist nicht gestattet.

7. Auf Plätzen, die dem Publikum zugänglich sind, dürfen Flugzeuge nicht mit eigener Motorkraft fahren.

8. Erprobungen von Propellern dürfen nicht auf Plätzen stattfinden, die dem Publikum zugänglich sind, es sei denn innerhalb der Hangars. In diesem Falle müssen diese von Besuchern frei gehalten werden, wofür die Inhaber der Hangars zu sorgen haben.

9. Auf die Flugbahn dürfen nur solche Automobile eingeladen werden, die zur Abwicklung des Betriebes daselbst notwendig sind. Bei Veranstaltungen sind diese Automobile durch entsprechende Fähnchen zu kennzeichnen. Mit Ausnahme des Chauffeurs darf sich auf diesen Automobile niemand befinden, der zum Betreten der Flugbahn nicht berechtigt ist. Diese Automobile haben sich stets möglichst am Rande der Flugbahn aufzuhalten und sich den sportlichen Organen über deren Aufforderung zur Verfügung zu stellen.

10. Die Einfahrt in den Hangarraum ist bei Veranstaltungen nur Automobilen zu gestatten, die zur Abwicklung des Betriebes daselbst notwendig sind (sportliche Organe, Konkurrenten etc.). Die Automobile haben derart Aufstellung zu nehmen, daß sie den Betrieb (Ein- und Ausbringen der Apparate etc.) nicht behindern, also seitwärts der Hangars.

11. Jeder Besucher des Flugfeldes unterwirft sich dieser Verhaltensregel und versichert auf Erweis, wenn ihm durch Nichtseinhalten derselben irgend ein Schaden erwachsen sollte.

12. Die Flugfeldleistungen haben jene Personen, welche während des normalen Betriebes auf dem Flugfeld (also außerhalb von Veranstaltungen) zum Betreten der Flugbahn berechtigt und nicht obneidig in Besitz gültiger Legitimationen sind, mit solcher zu betreiben. Diese Legitimationen sollen auf Namen lauten, ihre Provenienz und den Zweck ihrer Ausstellung erkennen lassen und jeweils höchstens bis zum Ende des laufenden Kalenderjahres Gültigkeit haben.

Kennzeichnung der Funktionäre.

A. Ständige Funktionäre: Österreichische Aeronautische Kommission: violette Armbinde mit Ö. A. K.; Sportkommissär: rote Armbinde mit K. k. Ö. A. C. in Gold gestickt; Zeitnehmer: braune Lederbinde mit Aufdruck »Zeitnehmer«.

B. Funktionäre bei Veranstaltungen: Organisationsausschuß und Empfangskomitee: weiß mit Goldrand; Sportleitung: rot mit Goldrandaufschrift »Sportleitung«; Sportorgane: rot-blau mit Aufschrift »Meeting 1913« in Gold; Pilotenpassagiere: blau mit Aufschrift »Meeting 1913« in Schwarz; Flugplatzangestellte: gelb mit Aufschrift »Meeting 1913« in Schwarz; Verkäufer: grün mit Aufschrift »Meeting 1913« in Schwarz.

Flugordnung.

1. Es darf niemand auf dem Flugfeld fliegen, der nicht vorher diese Flugordnung zur Kenntnis genommen hat.

2. Der Start hat möglichst nicht gegen das Publikum zu erfolgen; sollte dies dennoch unerlässlich sein, so ist, falls der Apparat in einer Entfernung von 150 m vom Publikum dem Boden nicht verlassen hat, der Motor abzustellen.

3. Der Start darf nur zu einem Zeitpunkt erfolgen, in dem kein in der Nähe passierender Flieger hierdurch gestört werden kann, andererseits haben die in der Luft befindlichen Piloten darauf zu achten, daß sie den Start anderer Apparate nicht behindern.

4. Die Entfernung von 50 m in der Richtung auf das Publikum darf sowohl beim Start, als bei der Landung mit voll laufendem Motor nicht unterschritten werden.

5. Die Richtung des Fluges auf dem Flugfeld erfolgt grundsätzlich in dem der Drehung des Uhrzeigers entgegengesetzten Sinne.

6. Gegenwendungen und Abweichungen von der normalen Flugrichtung sind nur in einer Höhe von mindestens 200 m erlaubt.

7. Jeder Flieger hat sich während des Fluges von anderen Flugapparaten stets mindestens 100 m (in jeder Richtung, horizontal oder vertikal) entfernt zu halten.

8. Wenn zwei Flugzeuge in gleicher Höhe sich kreuzen, so daß ein Zusammenstoß möglich erscheint, so hat jenes, das das andere in der Flugrichtung zu seiner Rechten hat, seinen Kurs zu ändern, während das andere ihn beibehält.

9. Einander begegnende Flugzeuge weichen nach rechts aus.

10. Ein Überholen darf nur rechts von dem Überholenden erfolgen.

11. Die Landung hat im Sinne der vorgeschriebenen Flugrichtung gegen die Mitte der Flugbahn zu erfolgen.

12. Das Überfliegen des Publikums in weniger als 200 m Höhe ist verboten.

13. Eine Ausbuchtung an das Publikum bei einer Flugrichtung parallel zu demselben auf weniger als 80 m ist verboten.

14. Für Feldschäden außerhalb des Flugfeldes haben die Besitzer der betreffenden Flugzeuge aufzukommen.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AÉRO-KLUB.

Das k. u. k. Kriegsministerium macht darauf aufmerksam, daß Luftfahrzeuge an Schießtagen den Schießplatz am Steinfeld wegen der mitunter bedeutenden Steighöhe der Geschosse zu vermeiden haben. Es ist dies nicht nur im Interesse der Sicherheit der Piloten von Luftfahrzeugen gelegen, sondern kann auch die Einstellung von Schießversuchen veranlassen, die oft mit großen Kosten von langer Hand vorbereitet werden. Es werden daher die in Betracht kommenden Herren Piloten aus dringender Ursache ersucht, dem seitens der Heeresverwaltung geäußerten Wunsch Rechnung zu tragen. Die Tage, an denen Schießversuche vorgenommen werden, können bei der Schießversuchskommission in Feldsiefdorf erfragt werden.

Das Jahrbuch über 1912 des k. k. Österreichischen Aéro-Klubs ist soeben im Verlag der Hofbuchhandlung L. W. Seidel & Sohn in Wien erschienen. Es bildet mit 384 Textseiten in großem Oktavformat einen sehr stattlichen Band von gediegener und eleganter Ausstattung. Sein Inhalt geht weit über einen Jahresbericht, eine einfache Klubchronik, hinaus; das Buch ist ein Nachschlage- und Quellenwerk, dessen Wesen am treffendsten durch den Vergleich mit einem Amtskalender charakterisiert wird.

An der Spitze stehen vorzüglich getroffene und wiedergegebene Bildnisse des Erzhersog-Thronfolgers Franz Ferdinand, des Protektors des Klubs, und des Erzhersogs Leopold Salvator, des Protektors der Wiener Flugveranstaltungen im Jahre 1912. Das Dekret der Wiener Polizeidirektion, wodurch der Klub am 6. Januar 1912 verständigt wurde, daß ihm Seine Majestät die Führung der Ehrenbezeichnung »k. k.« und des Reichsadlers bewilligte, ist im Wortlaut abgedruckt.

In dem Kapitel »Die Bestrebungen des k. k. Österreichischen Aéro-Klubs« kommt die Bedeutung des Klubs zum Ausdruck, die auch im Auslande bekannt ist und gewürdigt wird. So hat die F. A. I. zum Zeichen ihrer Hochachtung als Versammlungsort im Jahre 1912 Wien bestimmt und bei dieser Gelegenheit den Präsidenten des Klubs, Dr. Constantin Freiherrn von Economo, zu ihrem Vizepräsidenten gewählt. Es wird darauf verwiesen, daß der Klub jährlich eine Anzahl von zivilen Ballonführern ausbildet, an welche die strengsten Anforderungen gestellt werden, so daß sie eine wahre Anstalt bilden; daß er den Offizieren der k. u. k. Luftschifferabteilung reiche Gelegenheit bietet, ihre Ausbildung zu vervollständigen; daß er mit seiner Elitetruppe von jetzt 85 Ballonführern und 12 Führerasspiranten sowie mit seinem gesamten Material der Heeresverwaltung im Bedarfsfalle zur Verfügung steht; daß er seit elf Jahren regelmäßig zahlreiche Anfahrten zu wissenschaftlichen Zwecken veranstaltet. Mit Recht wird gesagt, daß, wer die praktische Luftschifffahrt fördern will, dies am besten durch Beitritt zum k. k. Österreichischen Aéro-Klub tut.

Die Geschichte des Klubjahres 1912, die in meisterhafter, klarer, sachlicher und doch lebensvoller Darstellung gegeben ist, zeigt, welche gewaltige, aber auch erfolgreiche Arbeitsleistung der Klub vollbracht hat. Durch seine jahrelange Vorarbeit genährt, kam der Wille zum Durchbruch, Österreichs aeronautische Leistungsfähigkeit zu zeigen, und Wien wurde im Jahre 1912 zum Mittelpunkt der aeronautischen Ereignisse der ganzen Welt. Die Absicht des Klubs, im Vaterlande Sammlungen für die Schaffung einer militärischen Luftflotte zu veranstalten, führte in gemeinsamen Bestrebungen zur Gründung des großen Aktionskomitees, dessen Präsident Max Egon Fürst zu Fürstenberg, Ehrenpräsident des k. k. Österreichischen Aéro-Klubs, ist.

Die markantesten Ereignisse der österreichischen Luftschifffahrt bildeten: die Gründung des Flugplatzes in Aspern, die erste internationale Flugaussstellung in Wien, die Sitzungen der Internationalen wissenschaftlichen Kommission und der kartographischen Kommission in Wien, der

erste große Passagierwettbewerb in Europa, Wien—Berlin, die große Jahresversammlung der F. A. I. in Wien und als Kulminationspunkt die Flugwoche in Aspern mit ihrem kolossalen gesellschaftlichen und sportlichen Erfolg. Nur mit einigen Worten ist angedeutet, welcher Kraft und Ausdauer es bedurfte, um das zu Stande zu bringen, was ein Wiener Schriftsteller mit Recht als »Tage der Größe« bezeichnete.

Die Anerkennung der Bestrebungen des Klubs fand in dem reichen Mitgliederzuwachs Ausdruck. Es erfolgten 91 Neueintritte, und der Klub zählt jetzt 340 Mitglieder.

Das System der Arbeitsteilung des Ausschusses bewährte sich vorzüglich. Der Bericht verzeichnet eingehend die Beschlüsse des Ausschusses und der Österreichischen Aeronautischen Kommission, der beiden Österreichischen Luftschiffertage und der erwähnten internationalen Versammlungen, insbesondere des Kongresses der F. A. I., der in Wien unter dem Vorsitz des Prizesen Roland Bonaparte stattfand und wobei kaiserlicher Rat Josef Flesch vom Klub als Secrétaire-Rapporteur ein glänzendes Referat erstattete. Der Entwurf des Vertrages zur Regelung des internationalen Verkehrs der Luftschiffe ist im Wortlaut wiedergegeben.

Die Chronik berührt die Wiener Internationale Flugaussstellung und den Anteil, den der Aéro-Klub an ihrer Entstehung und ihrem Gelingen hatte, und geht dann auf die praktisch-aeronautischen Ereignisse über, deren Grundlage die Schaffung des Flugfeldes in Aspern bildete, den Fernflug Berlin—Wien und das erste Wiener internationale aviatische Meeting. Ferner werden angeführt das Wiener-Neustädter Offiziers-Schaufliegen und die glänzenden Flüge, die Oberleutnant Nittner und Oberleutnant Uzelac bei verschiedenen Gelegenheiten machten.

Im Klub wurden 71 Kugelballonfahrten ausgeführt, die höchste Ziffer seit seinem Bestande. Gegen 1911 wurde mehr als die doppelte Kilometerzahl zurückgelegt. Seit seinem zwölftjährigen Bestande hat der Klub 387 Fahrten gemacht. Seine Ballons waren 67 Tage, 5 Stunden und 57 Minuten in der Luft und haben 37.536,8 km zurückgelegt. Von diesen Fahrten waren 78, also ein Fünftel, rein wissenschaftlichen Zwecken gewidmet.

Das tabellarische und statistische Material ist überaus reichlich, interessant und wertvoll, eine Fundgrube für den praktischen Bedarf. Es sind unter anderem verzeichnet: die Persönlichkeiten an der Spitze des Klubs (Protektor Erzhersog Franz Ferdinand, Ehrenpräsident Fürst Max zu Fürstenberg und Landtagsabgeordneter Victor Silberer, Präsident Constantin Freiherrn von Economo, Vizepräsident Major Franz Hinterstoisser, Alfred von Strasser, Alexander Cassinone, Oberleutnant Emil Uzelac), die Anschnitte und Kommissionen des Klubs, die Sportkommission für Kugelballons, Flugmaschinen und Lenkballons, die Zeiteinheit, wobei eine äußerst praktische Tabelle zur Berechnung der Stundendurchschnittsgeschwindigkeit und eine Geschwindigkeitstabelle sehr brauchbare Ergänzungen bilden, die Zusammensetzung des Österreichischen Luftschiffer-Verbautes, der Österreichischen Aeronautischen Kommission, der Fédération Aéronautique Internationale mit den Adressen der Vereine, die Prüfungskommission des k. k. Österreichischen Aéro-Klubs für alle drei Formen der Luftschifffahrt, ebenso die österreichischen diplomierten Führer auf allen drei Gebieten. Die Bestimmungen zur Erlangung der internationalen Diplome (auch als Wasserflugzeugführer) durch den k. k. Österreichischen Aéro-Klub sowie die Vorschriften über die Lizenzen sind beigefügt. Ferner findet man die Listen der Kugelballonrekords des Klubs, der österreichischen aviatischen Weltrekords, der gesamten österreichischen aviatischen Rekords, anderer bedeutender österreichischer Leistungen und der sämtlichen von der F. A. I. anerkannten aeronautischen Weltrekords. Ein Kapitel ist den Abzeichen, Diplomen und Legitimationen des Klubs gewidmet; die Abzeichen, Diplome und Medaille (Sport- und Verdienstmedaille) sind auch bild-

lich wiedergegeben und eine sorgfältig ausgeführte Tafel in Farbandruck zeigt die sämtlichen Führerwimpel.

Die »Freiballon-Abteilung« enthält das Verzeichnis der acht Ballons des Klubs und die verschiedenen Bestimmungen, von fachwissenschaftlichen Autoritäten verfaßte Anleitungen zur Berechnung der Vergütung von Flur- und Waldbestandschäden bei Ballonlandungen, die Regeln des internationalen alpinen Notsignals, statistische Daten über die Ballonfahrten des Klubs, die Fahrtenberichte, eine Zusammenstellung seiner 57 meteorologischen Hochfahrten von 1901 bis 1912 und seiner 21 anderen wissenschaftlichen Fahrten von 1907 bis 1912, die Fortsetzung des vorzüglichen Artikels »Aéronautische Radiumforschung« von Universitätsdozent Dr. Hess, die Berichte über die Kugelballonfahrt und die Fuchsballonfahrt des Klubs, Fahrtenbeschreibungen von Aristide Grafen Economo (»Meine Ballonfahrt Paris—Wien«) und Ingenieur F. H. Lehnert, dem österreichischen Preisgewinner in der Gordon-Bennett-Weitfahrt 1912 (»Von Stuttgart nach Rußland«).

Der nächste Abschnitt gilt den Preisen, die der Klub zu vergeben hat. Es sind die Reglements angeführt und von Victor Silberer-Preis, den Preisen des Präsidenten Baron Economo, dem Preis des Vizepräsidenten Majors Hietasser und dem Ehrenpreis des Herrn Dr. Paul Cohn die Abbildungen beigegeben.

Die internationalen Preise Gordon-Bennett-Preis für Kugelballons und für Flugmaschinen, Michelin-Preis für Flugmaschinen, Coupe d'Aviation maritime J. Schneider und Sicherheitspreis der Union pour la Sécurité en Aéropase sind durch die Bestimmungen, die Gordon-Bennett-Preise auch durch die Siegerlisten vertreten.

Den Abschnitt »Aviatische Veranstaltungen« eröffnet ein temperament- und geistvoller Artikel »Mitgespielt und mitgetan« von Julius Upprany, dem trefflichen Feuilletonisten, der die Flugtage von Aspern als

Berichterstatte mitgemacht hat und jetzt mit kundiger Feder die Essenz seiner Beobachtungen gibt. Der nächste Artikel behandelt den Fernflug Berlin—Wien; die Schwierigkeit, das komplizierte Material übersichtlich zu gliedern, ist darin vorzüglich gelöst, die Beschreibung bietet auf knappen drei Seiten ein so anschauliches Bild der Ereignisse. Ergänzt wird sie durch 20 denkmäler, mehrere Abbildungen und Kartenskizzen. Die erste internationale Flugwoche in Wien auf dem Asperner Flügelfeld ist außer durch die allgemeine Würdigung aus der Feder Upprany's teulich nicht behandelt; über und für sie sprechen die Zahlen, die heredit genug die Größe dieser Unternehmung und ihrer Erfolge dartun. Nur ein kurzer Schlußwort ist angefügt: das äußerst anerkanntes Urteil, das Roland Garros in »La Vie au Grand Air« über die Wiener Flugwoche anspricht.

Es folgen dann noch interessante illustrierte Abhandlungen über die Konstruktion von Luftfahrzeugen in Österreich, Angaben über die österreichischen Flugplätze und die darauf aktivierte Fliegerschule, die Statuten des Aero-Klubs und sein Mitgliederverzeichnis.

Das ganze Buch ist sehr reichlich und interessant illustriert; an Porträts enthält es außer den schon erwähnten noch die des Prinzen Roland Bonaparte, des Fürsten Dietrichstein, des Ingenieurs F. H. Lehnert und des Oberleutnants von Blaschke.

Die obige knappe Aufzählung des Inhalts hat gezeigt, daß der Aero-Klub mit diesem seinem »Jahrbuch« in kolossaler Arbeit wieder etwas geschaffen hat, das der ganzen österreichischen und, man kann es sagen, der Luftschiffahrt überhaupt zu nützen herauf ist. Wer mit der Sache zu tun hat oder sich auch nur dafür interessiert, wird in dem Buche eine Menge Branchbares, Wissenswerthes und Ausregendes finden. Das »Jahrbuch« ist auch allgemein zugänglich gemacht, es ist im Buchhandel zum Preise von 5 K erhältlich.

NOTIZEN.

IN GREAT YARMOUTH und Harwich werden laut Verfügung der englischen Admiralität aviatische Stationen errichtet.

DA FONSECA, der Präsident von Brasilien, nahm kürzlich als Passagier an einem Flug eines Wasserflugzeugs in der Bucht von Rio de Janeiro teil.

AM 15. JUNI findet in Paris der Grand Prix de l'Aéro-Club de France statt, eine jährliche internationale Weitfahrt. Es dürften zwanzig Ballons starten.

VOR 25 JAHREN — im Mai 1888 — wurde, veranstaltet vom Herausgeber unseres Blattes, in Wien die erste österreichische Ausstellung für Luftschiffahrt eröffnet.

DIE ENGLISCHE REGIERUNG hat in Bitterfeld ein Parseval-Luftschiff erworben. An den Probefahrten haben Ingenieur Aldwell und Leutnant Boothby teilgenommen.

BEI DEN OLYMPISCHEN SPIELEN 1914 in Athen wird auch der Flagpost vertreten sein. Das griechische Komitee der Spiele hat einen dementsprechenden Beschluß gefaßt.

DER ELIMINATIONSKAMPF der französischen Vertreter im aviatischen Gordon-Bennett-Weitbewerb 1913 wird am 27.—29. September auf dem Flügelfeld von Bény bei Reims angesetzt.

VON AMERIKA nach Europa zu fliegen, diese Idee hat schon mehreren Aviatikern im Kopfe gespielt. Gegenwärtig soll sich Jack Mc Magee mit dem Gedanken einer solchen Fahrt tragen. Ein Gleiches wurde erst unlängst von Rodman Law gemeldet.

BEI HATVAN in Ungarn landete am 11. Mai ein tags vorher in Berlin aufgestiegener Freiballon mit vier Insassen. Führer war Dr. Horn. Die Aéronauten haben die Karpaten bei starkem Schneesturm in 3000 m Höhe überquert. Die Fahrt dauerte 20 Stunden.

IN REIMS stürzte am 7. Mai abends ein Eindecker mit einem Fliegerleutnant und einem Sappeur infolge eines falschen Manövers ab. Der Leutnant brach beide

Arme, dem Sappeur wurden mehrere Rippen eingedrückt. Der Zustand beider Personen ist sehr ernst.

»RUND UM MÜNCHEN« geht ein Wettflug, den die bayerischen Luftfahrt-Vereine, nämlich der Münchener Verein für Luftschiffahrt, der Bayerische Aero-Klub und die Akademie für Aviatik, für den 14. bis 16. Juni ausgeschrieben haben. Es findet ein dreimaliges Umfliegen Münchens an zwei Tagen statt.

BETRIEBSLEITER ILLNER, der von Wiener-Neustadt nach Wien übersiedelt ist, machte auf dem Steinfelde am 14. Mai seinen Abschiedsflug. Er stieg mit einem 90pferdigen Etlich auf, nahm seinen Kurs gegen die Stadt und umkreiste sie in 850 m Höhe; hierauf ging er in prächtigem Gleitflug auf das Flügelfeld nieder.

EINEN FERNFLUG von Berlin nach Amsterdam unternahm Dewaal nach Kontant am 13. Mai. Sie stiegen in Johannisthal um 1/2 Uhr früh mit einem Fokker-Eindecker auf und gelangten nach einigen Zwischenlandungen abends his nach Bockelo nächst Hengelo in Holland. Dort gingen sie eines drohenden Gewitters wegen zur Erde.

VON MAUBEUGE nach Calais flog am 13. Mai eine Flugzeugeskadrille der französischen Armee unter der Leitung des Capitaine Yence. Die aus fünf Flugzeugen bestehende Eskadrille verließ Maubeuge um 6 Uhr morgens, machte in Dunkerque nach 7 Uhr eine Zwischenlandung und flog nachmittags weiter; in Calais kam sie gegen 7 Uhr abends an.

IN RIGA wurde, wie man berichtet, ein 15.000 m³ großer Lenkballon für die russische Armee gebaut. Außer diesem Ballon werden die kleineren Luftschiffe »Lebedja«, »Jastreba« und »Kretscheta« Übungsfahrten unternehmen. Die Anzahl der Aeroplane in der Armee ist bedeutend vergrößert worden. Ein Teil davon ist in Rußland und ein Teil im Ausland gebaut worden.

OBERSTLEUTNANT UZELAC, Kommandant der Militär-Luftschifferteilung und Vizepräsident des k. k. Österreichischen Aero-Klubs, dessen Bild die Leser umstehend finden, wurde für seinen prächtigen Flug über Land von Fischamend nach Ujvidék (400 km in drei



OBERSTLEUTNANT EMIL UZELAC.

Stunden, am 10. April d. J.) vom Aero-Klub mit der goldenen Sportmedaille ausgezeichnet.

VON KEY WEST in Florida flog am 17. Mai der Kubaner Rosilla nach Havana — ein Meerflug von 177 km Distanz. Er hat damit den Preis von 10.000 Dollar gewonnen, den ein kubanisches Komitee für diese Leistung ausgesetzt hatte. Bereits im Januar 1911 hatte der amerikanische Flieger Gourdy versucht, den Preis zu gewinnen, war aber 16 km von Havana entfernt ins Meer gestürzt.

DAS AUSSCHIEDUNGSRENNEN Deutschlands für den heutigen Gordon-Bennett-Wettbewerb der Freiballons hatte folgendes Ergebnis: 1. Ingenieur Hans Berliner (»Niederschlesien«) 890 km, 2. Freiherr von Pohl (»Hannover-Münden«) 767 km, 3. Hugo Kaulon (»Gladbeck«) 756 km. Diese drei Führer werden Deutschland bei dem am 12. Oktober von Paris aus beginnenden Gordon-Bennett-Rennen zu vertreten haben.

DAS LUFTSCHIFF SPIESS, der erste Starrballon Frankreichs, macht seine Probefahrt in Saint-Cyr unter der Führung des Grafen Henry de la Vaulx. M. Spiess hat das von der Zodiac-Gesellschaft erbaute Luftschiff der Armeeverwaltung zum Geschenk gemacht. Das Gerippe des 104 m langen, $13\frac{1}{2}$ m im Durchmesser starken Ballons ist aus Holz. Er hat 11.500 m³ Inhalt und ist mit zwei Motoren von je 900 H. P. ausgestattet.

OSKAR BIDER hat die Berner Alpen überflogen. Er stieg am 13. Mai um 4 Uhr 35 Minuten früh bei prächtigem Wetter in Bern auf, überquerte die Alpenkette in einer Höhe von 3200 m zwischen Wildstrubel und Wildhorn in der Gegend des Rawypasses und landete wohlbehalten um 6 Uhr 19 Minuten bei Sitten in Wallis. Der bekannte Schweizer Aviatiker hat damit einen der bedeutendsten Alpenflüge vollführt, die bisher stattgefunden haben.

EINE MILITÄRISCHE HOCHSCHULE für Luftschiffahrt soll in Frankreich entstehen. Dieses dem Kriegs-

ministerium unterstellte Institut, welches auch die jetzige Zentrale von Saint-Cyr umschließen würde, soll sich in vier Abteilungen gliedern: eine Hochschule für Luftfahrzeugbau und -führung, eine Pilotenschule, ein großes Laboratorium und die Anstalt in Saint-Cyr. Letztere würde in der bisherigen Weise ihre Versuche weiter fortführen und vor allem das Motorengebiet pflegen.

G. DZETT, ein englischer Aviatiker, beabsichtigt, wie man meldet, einen Flug von England nach Indien. Er will über Frankreich nach Marseille und nach Sizilien fliegen, um von dort aus die afrikanische Küste zu gewinnen. Als weitere Etappen seines Fluges hat er Alexandria, Kairo, Chartum, Suakin in Aussicht genommen, um dann nach Karatiya in Britisch-Indien (Distrikt Maimeusing) zu gelangen. Der Pilot nimmt gegenwärtig an einem Flugmeeting in Südamerika teil.

VON PARIS NACH DOVER und zurück flog vor kurzem der französische Schiffsleutnant Jean de Laborde. Von seinem in Dover wohnhaften Bruder an einem Besuch eingeladen, stieg er am 8. Mai um 2 Uhr 20 Minuten nachmittags vom Flugfelde in Buc auf, machte in Crottoy eine Zwischenlandung, überquerte sodann den Kanal La Manche und landete in Dover. Am nächsten Tage kam er wieder nach Buc zurückgefliegen, wo er auch einer Zwischenlandung in Crottoy um 7 Uhr früh eintraf.

EIN ZUSAMMENSTOSS zweier Flugzeuge im Flug, wobei die Piloten nicht tödlich, sondern nur leicht verletzt werden, ist ein überaus seltener Fall. Ein solcher ereignete sich am 3. Mai in Reims. Zwei Pilotenschüler, Vicomte de Fras mit einem Eindecker und ein Offizier auf einem Zweidecker prallten in der Luft zusammen. Bei dem darauffolgenden Sturz erlitt der Offizier einige Kontusionen, der Vicomte Abschürfungen im Gesicht. Der Eindecker wurde wenig beschädigt, der Doppeldecker total zertrümmert.

9500 METER HOCH gelangte, wie man meldet, die deutsche Gelehrten Dozent Dr. A. Wigand und Dozent Dr. G. Nitsche, die am 15. Mai von Frankfurt am Main eine wissenschaftliche Ballonfahrt unternahmen. Sie stiegen in dem »Harburg II.« (2300 m³) auf, um meteorologische Beobachtungen und Messungen der Sonnenstrahlung vorzunehmen. Nach dreistündiger Fahrt waren die Aéroonanten in 7000 m Höhe und im Verlaufe der nächsten zweieinhalb Stunden kamen sie in die oben erwähnte Maximalhöhe.

IN KIEL findet in der Zeit vom 10. bis 25. Juli eine Flugwoche statt. 42.800 M. an Preisen sind ausgeschrieben. Die Wettbewerbe gliedern sich in den Großen Preis von Kiel im Werte von 20.000 M., die im Verhältnis der Flugzeiten unter alle Bewerber verteilt werden, in einen Wettbewerb des preussischen Kriegsministeriums zur Lösung einer vom Generalkommando des 9. Armeekorps gestellten Erkundungsaufgabe, einen vom Reichsmarineamt unterstützten Warftwettbewerb und eine Steifigkeitsprobenprüfung.

IN GRAZ fand am 21. April die vierte Generalversammlung des Vereines für Luftschiffahrt in Steiermark statt. Der Tätigkeitsbericht des Vereines führte unter anderem aus, daß man von der Abhaltung von Schanflügen im verflossenen Jahre absehen mußte, da die Kosten derartiger Veranstaltungen den zu erwartenden Gewinn übertrafen; auch war die Beiziehung von Militärfliegern nicht möglich. Dem Placé, Freiballonfahrten von Graz aus durchzuführen, stellten sich Hindernisse entgegen, die der Verein nicht zu überwinden vermochte.

DER POKAL SCHNEIDER, der internationale Wettbewerb der Wasserflieger, hatte nach den Feststellungen der Sportkommission des Aéro-Club de France folgendes Ergebnis: Sieger ist M. Prévost (französische Mannschaft) und erhält die Prämie 25.000 Francs sowie zwei Drittel der Reingelder: ein Drittel der Reingelder bekommt R. Garros. Der große Preis des International Sporting Club de Monaco wird so anerkannt: 1. Firma (Farman Gaubert), 12.000 Francs; 2. Bréguet (Brégué), 6000 Francs; 3. Nieuport (Espanet), 4000 Francs etc.

IN DEAUVILLE soll, wie man weiß, im August ein Wasserflugszeug-Meeting abgehalten werden, und zwar

in Verbindung mit der Konkurrenz des französischen Kriegsministeriums. Die französischen Flugzeugkonstrukteure nehmen nun an dem vielseitigen und strengen Bedingungen des Wettbewerbes Anstoß. Die Mitglieder der französischen Syndikatskammer der Luftschiffahrts-Industrie haben in einer Versammlung den Beschluß gefaßt, sich an dem Bewerbe nicht zu beteiligen, falls dessen Bestimmungen nicht sehr wesentliche Erleichterungen erfahren.

KARDINAL FERRARI in Mailand, der erste Kirchenfürst, der seine Equipage durch ein Automobil ersetzte, interessiert sich auch lebhaft für den Luftsport. Vor kurzem besuchte er das Militärflugfeld von Malpensa, ließ sich die einzelnen Apparate vorführen und genau erklären. Trotz der stark bewegten Atmosphäre führten mehrere Offiziere kleinere Flüge aus. Der Kardinal war von dem Geschehen so begeistert, daß er den Wunsch ausgesprochen haben soll, demnächst bei günstigen Luftverhältnissen einen größeren Flug auf einem Aéroplan als Passagier zu unternehmen.

DAS VERORDNUNGSBLATT der deutschen Marine veröffentlicht eine Verfügung, nach welcher aus dem Luftfliegerpersonal der Marine eine Marineluftschiffabteilung mit dem vorläufigen Standorte Johannisthal und eine Marineluftfliegerabteilung mit dem Standorte Putzig gebildet werden, die in allen Ausbildungen, Versuchs- und technischen Angelegenheiten unmittelbar dem Staatssekretär des Reichsmarineministeriums, in allen anderen Angelegenheiten dem Inspektor der Küstenartillerie und des Minenwesens und weiterhin dem Chef der Marinestation der Nordsee unterstellt sein werden. Als Zeitpunkt ihrer Bildung ist der 1. Juni 1913 festgesetzt.

GARROS UND AUDEMARS wollen untereinander einen aviatischen Wettkampf ausfechten. Beide stehen in dem Ruf äußerster Fliegerbravour, und nun will einer den anderen übertreffen. Der Zweikampf soll aus einem Schußkampf über eine Distanz von 50 km und einem Kampf auf Steiggeschwindigkeit mit einer Minimalhöhe von 2000 m bestehen. Daran soll sich dann ein Phantasieflug, also gewissermaßen eine »Kürbung« schließen. Beide Konkurrenten müssen zu dem Fluge vollkommen gleichartige Flugzeuge benutzen. Hoffentlich lassen sich die Flieger bei ihrem »Phantasieflug« nicht zu unsinnigen Unvorsichtigkeiten hinreißen.

ES WIRD JETZT MODE bei uns, jeden Todessturz eines Fliegers auf ein — plötzliches Unwohlsein des Opfers zurückzuführen zu wollen. Die Absicht bei dieser Art der Erklärung der Katastrophen liegt auf der Hand. Der Einzige, der diese Behauptung als — Erfindung zu bezeichnen das vollste Recht hätte, ist das tote Opfer und so wird man denn die gleiche Geschichte so oft und so lange zu lesen bekommen, bis das gläubige Zeitungspublikum über die fortwährende Wiederkehr dieses plötzlichen Unwohlseins stutzig werden und von selber nicht mehr an dieses kindische Märchen glauben wird.

DEN FRANZÖSISCHEN HÖHENREKORD im Fluge mit einem Passagier verbesserte am 21. Mai der Chefpilot der Blériot-Schule in Buc. Er stieg bei völlig ruhigem Wetter um 10 Uhr 22 Minuten vormittags mit einem Flugzeug auf und gelangte in eine Höhe von 4060 m. Die Luft war so klar, daß man während des ganzen Fluges den Apparat nicht aus den Augen verlor. Der Flug dauerte 2 Stunden 29 Minuten. Perreyon ist bereits seit 11. März 1913 Inhaber des Höhenweltrekords ohne Passagier mit 5880 m. Mit seinem französischen Passagierrekord ist er dem Weltrekord des Oberleutnants von Blaschke (4360 m mit Passagier geflogen am 23. Juni 1912 in Aspern) ziemlich nahe gekommen.

DIE ITALIENISCHE KONKURRENZ zur Auswahl von Flugzeugen für die Armee ist in ihrem ersten Teile, den Ausschreibungsprüfungen, beendet. Diese Vorprüfungen waren auf die Bewerber von desmierender Wirkung. Von den sechzehn Apparaten erlangten nämlich bloß vier die Qualifikation zum Hauptbewerbe. Dieser

umfaßt einen Höhenflug auf 1000 m innerhalb längstens 40 Minuten, ferner einen Überlandflug von mindestens 300 km auf der Route Turin—Mailand—Casale—Chiasso—Torin. Die vier zugelassenen Apparate sind: ein 90pferdiger Doppeldecker der Firma S. A. M. L. (Società Anonima Mecanica Lombarda), ein 80pferdiger und ein 160pferdiger Eindecker Bobba und ein 80pferdiger »Italia«-Eindecker der Società Italiana di Aeroplani.

EINEN DEUTSCHEN REKORD im Dauerflug über Land erzielte am 10. Mai Ernst Kühne mit Oberleutnant Schäfer als Passagier. Er stieg um 4 Uhr 13 Minuten morgens mit einer Albatros-Taube auf und flog nach Dresden, wo er um 6 Uhr 15 Minuten beobachtet wurde. Von Dresden flog er, ohne eine Zwischenlandung auszuführen, nach Johannisthal zurück und traf dort um 7 Uhr 45 Minuten wieder ein. Über dem Flugplatz führte der Pilot dann mehrere Kreisflüge aus, bis er um 8 Uhr 22 Minuten glatt landete, nachdem er 4 Stunden 9 Minuten ohne Unterbrechung in der Luft geblieben war. Da nach den Bestimmungen der Nationalflugschende für einen Überlandflug mit Passagier, der nach einem mindestens 30 km vom Aufstiegsplatz entfernten Orte führt, für jede Stunde 1500 M. ausbezahlt werden, werden dem Piloten Kühne 6000 M. zukommen.

KÖNIG ALFONS von Spanien nahm am 10. Mai auf dem Flugfelde Buc bei Paris eine große Parade über die flühte Waffe ab. Als der König auf dem Flugfelde eintraf, schwebten zwei Lenkbalkons in der Luft, der »Temps« und »Kommandant Contelle«. Auf dem Felde waren auf der einen Seite 80 Militärflugzeuge und auf der anderen Seite 15 Zivilapparate der verschiedenen französischen Konstrukteure aufgestellt. Gleichzeitig erschien, vom Lager von Sissonne kommend, eine Abteilung von Maurice-Farman-Zweideckern, die zur festgesetzten Minute von dem König landeten. Dieser schritt die Reihe der Militärflugzeuge ab, die in Reihen zu sechs aufgestellt waren. Er besichtigte dann eingehend die Zivilapparate, mit deren Konstrukteuren und Piloten er sich längere Zeit unterhielt. Unterdessen waren die Militärflugzeuge auch und auch in Gruppen von zwei, drei und vier aufgestiegen und verschwaade auch einigen Kreisen alle in der Richtung von Saint-Cyr. Noch eindrucksvoller war dann der Start der 15 Zivilmaschinen, die fast gleichzeitig aufstiegen.

DER OSTPREUSSISCHE RUNDFLUG, anfangs als rein lokale Veranstaltung des Ostpreussischen Vereines für Luftfahrt gedacht, wird in größerem Umfange vor sich gehen, nachdem jetzt eine Preissumme von etwa 60.000 M. gesichert ist. Hiervon werden 30.000 M. von der Nationalflugschende gegeben, eine genehmigte Lotterie soll gleichfalls etwa 30.000 M. ergeben, dazu kommen Beiträge des Vereines und der berühmten Städte. Die ursprünglich geplante Beschränkung der Teilnehmer auf sechs wird fallengelassen. Außerdem wird auch die Bahn des Fluges bedeutend erweitert. Der Rundflug sieht gesonderte Flüge für Offiziere und Zivilflieger vor. Die Zivilflieger fliegen am Sonntag, 10. August, von Königsberg nach Isterburg. Am gleichen Tage starten gleichfalls in Königsberg die Militärflieger nach Allenstein. Am Montag fliegen die Zivilpiloten auch Allenstein, die Offiziere nach Isterburg, worauf am Dienstag beide Gruppen ratureu. Bei Isterburg findet eine Aufklärungsübung für die Militärflieger statt und in Allenstein wird ein Bombenwurfwettkampf ausgetragen. Am 13. August kehren beide Gruppen nach Königsberg zurück. Bei diesem Flug findet auch ein Photographierwettkampf statt. Am 14. fliegen alle nach Pillau und zurück, wobei Königsberg in mindestens 500 m Höhe zu umfliegen ist.

IN EINE BÖSE SITUATION gerieten am 10. Mai vier Aéroplane, die in Miesbach in Oberbayern bei einem Volksfeste in dem Ballon »Touring Club« aufstiegen. Der Ballon wurde auf die Kalkalpen zu treiben, setzte über den Breitenstein und in 1900 m Höhe über den Wendelstein. Dabei erwachte Schneegestöber den Ausblick. Mit einem Male befanden sich die Luftschiffer in den Klüften zwischen Birkenstock und Wendelsteinspitze. Der Ballon sank, und der Korb setzte sich an einer ge-

fährlichen Stelle auf die Felsen. Das Netz riß sich teilweise an den Felsen auf, und der Ballon flog davon, den Korb in höchst labiler Lage zurücklassend. Als bald begann der Korb abwärts zu rutschen. Zwei Insassen, der Apotheker Salzberger von Miesbach und der Führer des Ballons Direktor Dittler, wurden herabgeworfen, während die beiden anderen, Buchdruckereibesitzer Mayr und Photograph Pöhl, in der Gondel über die beschneite steile Böschung hinabrutschten. Sie konnten jedoch heranspringen, ehe der Korb umkippte. Der Korb blieb nach einigen Minuten im Schnee stecken. Der Ballon selbst ging später bei Trostberg nieder. Sämtliche Teilnehmer an dieser gefährlichen Fahrt blieben wunderbarerweise ganz unverletzt. Sie machten sich auf den Weg nach dem 1720 m hoch gelegenen Weodelsteinhaus, wo sie nach längerem Marsche eintrafen.

VON BREMEN NACH LONDON ist Brindejone de Moulinais geflogen. Von Bremen stieg er am 9. Mai um 8 Uhr 40 auf, langte um $\frac{1}{2}$ 10 Uhr in Wanne an, stieg von dort um 11 Uhr 20 wieder auf, passierte sodann in Lüttich und wurde im Laufe des Nachmittags von einem Unwetter überrascht, das ihn zu unvorhergesehenen Unterbrechungen in Etterbeck und Löwen zwang. Am 11. Mai suchte Brindejone Brüssel auf und flog von da am 11. Uhr vormittags nach Hendon, dem Londoner Flugfeld, wo er um 3 Uhr nachmittags glatt anlangte. Brindejone de Moulinais wurde am 15. Mai von einem englischen Polizeigericht wegen Fliegens über verbotenen Gebiet, nämlich über Dover, dem Magazin zu Purfleet und dem Woolwich Arsenal, unter Anklage gestellt. Er erklärte, die Parlamentsakten, die das Fliegen über diesen Gebieten verbieten, nicht zu kennen, und kam mit Rücksicht hierauf und weil er der erste wegen dieser Akten angeklagte Flieger ist, mit der formellen Verpflichtung davon, sich auf Vorladung zum Urteilspruch zu stellen. Man meldet ferner, daß Brindejone bloß zu einer mäßigen Geldstrafe verurteilt worden ist.

IN UJVÍDEK (Neusatz) fand, wie schon angekündigt, außerhalb der Eröffnung der dortigen militärischen Station an den Fliegerfesttagen ein Fliegermeeting statt. Den Fliegen wohnte Erzherzog Josef bei, unter dessen Protektorat das Landeskomitee die Vorbereitungen getroffen hatte. Der Erzherzog fand sich am 13. Mai mit seinem Obersthofmeister Graf Szapary, dem Landesverteidigungsminister Baron Hszai, dem Staatssekretär im Handelsministerium Gustav von Kalman und mehreren Generalen des Landesverteidigungsministeriums in Neusatz ein, wo er von der Garnison und der gesamten Bürgerschaft der Stadt empfangen wurde. Nachmittag um halb 4 Uhr fingen die Schanfälle an, bei denen auch der Kommandant der Luftschifferabteilung, Oberleutnant Emil Uselac selbst tätig war. Oberleutnant Sohar schaute, in 1700 m Höhe schwebend, die benachbarte Ortschaft Temerin auf und kehrte wieder zurück. Recht instruktiv war die Vorführung der bei der Pilotenprüfung geforderten Fliegerleistungen durch Oberleutnant Alexei. Auch der Abschluß des Fliegens war sehr hübsch. Sämtliche vorhandenen Aeroplane stiegen auf und bombardierten die Zuschauer mit Blumen. Erzherzog Josef gestattete dem Oberleutnant Uselac und den übrigen Fliegern und fuhr dann mit dem Grafen Chotek nach dessen Besitzung Entak. Dem davonsahenden Erzherzog gaben die Flugmaschinen in den Lüften ungefähr 5 km weit das Geleite.

LEO FROBENIUS, der bekannte deutsche Afrikaforscher, hielt kürzlich in Berlin einen Lichtbildervortrag, dem ein zahlreiches geladenes Publikum beiwohnte. Außer mehreren Parlamentariern verschiedener Parteirichtungen waren anwesend der Vorsitzende des Deutschen Luftfahrer-Verbandes Exzellenz von der Goltz, Exzellenz von Nieber, Major Prof. Dr. von Parusel, Admiral von Müller vom Marinekabinett, Kapitänleutnant Kaiser, zahlreiche Flieger-

offiziere n. s. w. Frobenius erstattete Bericht über die Studienergebnisse der Motorkommission der Deutschen innerafrikanischen Forschungs-Expedition, die einen Plan zur Einrichtung von Fliegern- und Lenkballonstationen am Oberlande des Benue ausgearbeitet hat. Darnach sollen zunächst Motorboote und Automobile nach Garsa gebracht werden und von dort aus eine Reihe von Benzinstationen gegen Norden zum Süde des Tschadsee ausgelegt werden. Auch Telefunkenstationen sollen angelegt und Straßen gebaut werden. Dann sollen Ballon- und Fliegenghallen, Gasstationen n. s. w. eingerichtet und Versuche mit Ballonstoffen gemacht werden. Insgesamt sollen diese Vorvorstufe drei Jahre umfassen. Ob Frobenius die Verwendung von Flugzeugen der von Lenkballons vorzuziehen oder umgekehrt, äußerte er nicht bestimmt. Er wies darauf hin, daß die Franzosen am Senegal bis weit in den Süden hinein, Fliegerstationen angelegt haben, die gut funktionieren. Das französische Gebiet weist allerdings ein günstigeres Klima auf als das deutsche.

EINE BERGLANDUNG des Ballons »Tirol« vom Verein für Luftschiffahrt in Innsbruck machte dieser Tage großes Aufsehen. Über den Hergang des Ereignisses wird uns, wie folgt, berichtet: »Am 10. Mai, früh 7 Uhr, ist bei sehr schönem, jedoch für eine Alpenfahrt allzu windstillen Wetter mit 590 kg Ballast Herr Professor Dr. R. Liefmann aus Freiburg in Breisgau im Innsbrucker Gaswerk aufgestiegen. Mitfahrer waren seine Schwester Fräulein Dr. Else Liefmann und die Führer-Aspirantin Fräulein Helene Eichler aus München. Ein vierter Passagier hat in der Schweiz den Zugsanstoß und damit die Auffahrt vermisst. Die große Windstille in der Höhe hat von vornherein keine Weithaft, sondern höchstens eine Wochfahrt mit schönem Rundblick auf die Alpen erboffen lassen; der Ballon nahm zuerst östliche Richtung bis über Hall hinaus, überquerte den Inn und kam am rechten Ufer wieder gegen den südlichen Teil der Stadt zurück. Um 10 Uhr war in den Wolken schwacher Föhn bemerkbar, der sich auch bald dem hochschwebenden Ballon mitteleit und demselben nordöstliche Richtung gab. Von der Stadt aus konnte erwartet werden, daß die fremden Gäste noch eine schöne Überquerung der Nordseite ansäufeln werden. Zum größten Erstaunen der Beobachter jedoch kam der Ballon in der Nähe der Ramerspitz in starkes Fallen; während desselben trieb der Ballon talanwärts; neuerdings steigend, überquerte er die Arzlerscharte und landete links von derselben an einem steilen Latschenhang, 1400 m über dem Tale. Mit guten Gläsern konnte man von der Stadt aus die Ballonfahrer an der Hülle und dem Korbe hantieren sehen und darüber beruhigt sein, daß diese wohlbehalten waren. Trotzdem rückte sofort eine große Abteilung Militär und sachverständiges Personal des Vereines zur Bergung des Ballons und der Insassen ab. Es zeigte sich jedoch, daß die Ballonfahrer anstandslos und gänzlich unverletzt zu Tale kamen und daß die Landung eine beabsichtigte war. Über dem Plateau der Rechtenböfe wurde das Ventil gezogen, doch hat ein Talwind an dieser Stelle die Landung verteilt und den Ballon an die beschriebene ungünstigere Landungsstelle gebracht. Der Transport des Ballons und seines Zubehörs war schwierig, ging aber ebenfalls dank der tatkräftigen militärischen Beihilfe glatt von statten. Originell war, daß die Bergung teilweise von Gensern gestört wurde, die in einem Radel von sieben Stück, hoch über der Landungsstelle ungerührt wechselten und hierbei auf die Bergungsmannschaft Steine abließen.«

DEM MINISTERRAT, der am 6. Mai in Paris abgehalten wurde, unterbreitete der Minister der öffentlichen Arbeiten, Thierry, einen Gesetzentwurf zur Regelung des Luftverkehrs, der sich sowohl mit dem Privatfliegen wie auch mit der Militäraviatik befaßt und die Sicherheit der Flieger und des Publikums und das Recht des Privatbesitzes verbürgen soll. Der Vorschlag enthält im wesentlichen die Verfügungen, die bereits 1911 getroffen worden sind, verschräb aber die damals für Übertritten vorgesehenen Strafen. Nach dem Gesetzentwurf muß jeder Flieger mit einem Diplom versehen sein, das

nur nach einer strengen Prüfung verabfolgt wird. Jeder Apparat muß ein Bordbuch führen. Flugsinge müssen außerdem von der Bergwerksbehörde abgenommen sein, welche Behörde jetzt schon die Abnahme der Automobile ausführt. Befestigungswerke dürfen nicht überfliegen werden, auch ist die Mitnahme photographischer Apparate in Flugmaschinen und Lenkballoons strengen Vorschriften unterworfen. Das Gesetz schreibt ferner die Bedingungen vor, unter denen Landungen vorgenommen werden dürfen. Sie sind untersagt inmitten von mit Häusern bestandenen Gegenden und an Orten, die von Mauern umschlossen und Privatbesitz sind. Auch die Schadensersatzansprüche, die bei Landungen von den Grundeigentümern gegen Flieger oder Ballonführer geltend gemacht werden, sollen gesetzlich geregelt werden. Das neue Gesetz spricht nicht von ausländischen Flugmaschinen, sondern nur von solchen, die in Frankreich landen könnten. Es wurde eine Kommission zur Vorbereitung des Gesetzes eingesetzt. Dem Berichterstatter einer Tageszeitung gegenüber erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten, daß der Gesetzentwurf zur Regelung des Luftverkehrs den Zweck habe, für die Sicherheit der Luftschifffahrt und des Publikums zu sorgen, das Privateigentum zu schützen und die Bedingungen des Verkehrs und der Landung festzustellen. Das Gesetz sei sehr liberal; so verbiete es keineswegs grundsätzlich den Flug über Städte und größere Ortschaften, man werde vielleicht später eine Mindesthöhe für die Flüge anordnen müssen. Im allgemeinen behandle die geplante Vorlage die Luftfahrzeuge so, wie gewöhnlich die Automobile behandelt werden. Die von einem deutschen Rechtsgelehrten erhobene Forderung, daß die Luftfahrzeuge gewissermaßen den Schiffen gleichgestellt würden, sei seiner Ansicht nach unberechtigt, denn eine Elgutmöglichkeit des Schiffes bestehe darin, daß es keine Grenzen überschreite. Die Behandlung der aus dem Auslande kommenden Luftfahrzeuge werde vorläufig auf dem Verwaltungsweg geregelt werden. Die Regierung werde sich die volle Freiheit für die Verhandlungen wahren, die über diesen Gegenstand unter den Mächten geführt werden würden. Schließlich erwähnte der Minister, daß es gegenwärtig in Frankreich bereits über 1800 Flugszeuge gäbe.

IN DER BUDGETKOMMISSION des deutschen Reichstages kam man am 20. Mai auf das Luftschiffwesen zu sprechen. Zu den schon bekannten Forderungen, die auf eine Vermehrung der Verkehrstruppen hinführen, äußerte ein volksparteiliches Mitglied verschiedene Wünsche, insbesondere auch Auskunft über die Bewährung der verschiedenen Hallentypen sowie der verschiedenen Luftschiffsysteme. Nicht erwünscht sei der rasche Wechsel in den Kommandos gerade der Verkehrstruppen. Aus der Antwort eines Regierungsvertreters, der den Zepplin-Typ als das bisher beste Luftschiff bezeichnete, ist erwähnenswert, daß er auch auf einen Mangel des Systems hinwies: bei der Landung treten am Material leicht Deformationen ein. In zweckmäßiger Weise sei an dem Schütte-Lanz-Ballon die Holzkonstruktion durchgeführt worden. Allerdings sei das Schütte-Lanz-Schiff sehr schwer, so daß der Antriebsantrieb nur sehr gering sei. Es habe leider auch keinen großen Aktionsradius. Der Zepplin habe einen weitaus größeren Antriebsantrieb, und das sei von Wert, da man ja auch noch Armierung anbringen wolle. Die Hallenfrage sei sehr schwierig. Seit starke Schiffe verwendet werden, müsse man zu der dreieckigen Halle übergehen, weil bei den festen Hallen die starren Schiffe bei der Einfahrt leicht beschädigt werden. Auf weitere Anfragen äußerte sich der Regierungsvertreter dahin, daß bis jetzt noch keine Schlüsselscheidung gefällt werden kann darüber, ob die Gondeln mit dem Luftschiff verbunden werden wie bei »Zepplinen«, oder lose wie bei »Schütte-Lanz«. General Wandel gab dann im einzelnen Aufklärungen über die beabsichtigten Organisationsänderungen bei den Verkehrstruppen. Die Vermehrung der Luftschiffbataillone von drei auf fünf sei durch die lebhafteste Entwicklung des Luftschiffwesens veranlaßt. Das erste Bataillon habe nur mit Fesselballons zu tun, die übrigen mit den Lenkballoons und Flugmaschinen. Ein volksparteiliches Mitglied wünschte nähere Auskunft über die Verteilung der neuzubauenden Luft-

schiffe auf die verschiedenen Typen, weiter darüber, ob die Luftschiffwerke, die sich verpflichten, nicht für das Ausland zu bauen, entsprechende Entschädigung durch Bananfrüchte bekommen. Gegen die Doppelballons wurden mancherlei Einwände erhoben. Notwendig seien bessere sanitäre Verhältnisse auf dem Flugplatz Johannisthal. Ein Sozialdemokrat bezweifelte die Notwendigkeit einer so großen Zahl von lenkbaren Luftschiffen. Die ganze Sache sei noch gar nicht über das Versuchsstadium hinausgekommen. Es gebe ja bisher die Luftschiffe der Militärverwaltung alle verloren. Man wisse auch noch nichts Genaueres darüber, wie sich eigentlich die Militärverwaltung der Verwendung der Luftschiffe als Waffe denke. Die Verwendung der Maschinengewehre sei doch sehr gefährlich mit Rücksicht auf die Bildung von Kaalgasen. Der Kriegsminister betonte in seiner Erwiderung den Wert der Aufklärung durch die Luftschiffe. Auch als Waffe werde das Luftschiff eine nennenswerte Rolle spielen. Die Anforderungen der Vorlage wurden schließlich bewilligt.

JOSEF BRUCKER teilt über die Ursachen des Mißglückens seiner transatlantischen Expedition dem »Berl. Lokalanzt.« folgendes mit: »... Mr. Edinburg, der jowile Wirt des Hotels Santa Catalina, sagte mir schon am ersten Tage, daß es nun bis Oktober nicht mehr regnen würde; tatsächlich verging aber fast kein Tag unseres kurzen Aufenthaltes, an dem es nicht wenigstens etwas geregnet hätte. Man kann behaupten, daß dieses Jahr die Witterungsverhältnisse ganz außergewöhnlich sind, und daß auch die nördliche Passatgrenze noch nicht bis zu den Kanaren vorgedrungen ist. In den ersten Tagen wäre daher unser Aufstieg ganz unmöglich gewesen, denn der Ballon würde statt in südwestlicher Richtung auf den Atlantik hinaus in südöstlicher über Rio de Oro und Marokkanien in die Sahara hineingetrieben worden, sei. Die spanischen Behörden, um deren Erlaubnis wir beim Aussuchen des Füllplatzes nachsehen mußten, zeigten das größte Interesse für die Expedition und kamen uns mit der den Spaniern eigentümlichen Liebenswürdigkeit und Galanterie entgegen. Besonders war es der Zivilgouverneur von Grau Canaria, Don Manuel Luegou, der alles tat, was in seinen Kräften stand, um unsere Expedition zu fördern. Ich hatte beabsichtigt, den Füllplatz im Windschatten der Halbinsel Isleta zu suchen, die sich vom Hafen von Las Palmas nordwärts erstreckt. Die Isleta ist aber befestigt und darf nur von Militärpersonen betreten werden. Trotzdem wir dem Militär-gouverneur versicherten, daß wir keine photographischen Aufnahmen machen würden, erhielten wir die Erlaubnis nicht, und wir wählten dann den Füllplatz auf der sandigen Landenge, die die Isleta mit der Hauptinsel verbindet. Zur Bewachung des Platzes stellte der Zivilgouverneur eine Anzahl von Polizisten und Gendarmen zur Verfügung, und schon nach einigen Tagen konnte mit der Füllung des Ballons begonnen werden. An unsere Füllanlage konnten stets nur 50 Flaschen angeschlossen werden. Leider stellte sich bei jeder Anlage ein immer größerer Verlust von Gas heraus. Wir hatten Auflagen bei denen neun, einmal sogar zehn Flaschen leer waren und auch die übrigen Flaschen enthielten zum Teil geringere Mengen, als kontrahiert worden war. Bei einem Durchmesser von 24 cm hatte »Suchard II« 7234 cm³ Inhalt. Wir brauchten also 1210 Flaschen von je 6 cm³ Inhalt, um den Ballon zu füllen. Ich hatte 1250 Flaschen bestellt, von denen allerdings nur 1234 geliefert wurden; aber selbst wenn darunter 30 bis 40 leere Flaschen gewesen wären, hätten wir den Ballon bei den Temperaturverhältnissen von Las Palmas prall füllen können. Nachdem die letzte Flasche verbraucht war, fehlten dem Ballon aber mindestens 2000 cm³ Gas. Wir sählten im ganzen 114 leere Flaschen und ein großer Teil der übrigen enthielt infolge mangelhaften Ventilverschlusses eine geringere Quantität Gas. Unter diesen Umständen gab es nur eine Lösung: Abblasen und Elopumpen. Mit der Zufuhr neuen Gases war nicht zu rechnen, denn bei einer solchen aus Deutschland eintreffen könnte, würden fünf bis sechs Wochen verstreichen und das alte Gas wäre dann infolge von Diffusion und anderen Ursachen unbrauchbar geworden,

ganz abgesehen davon, daß es unmöglich gewesen wäre, den Ballon so lange Zeit unter militärischem Schutz zu halten . . .

Patentbericht,

mitgeteilt vom Patentamtbüro Dr. Fuchs und Ingenieure Kornfeld und Hamburger, Wien, VII. Siebensterngasse 1.

Österreich.

Ausgelegt am 1. Mai 1913. Einspruchsfrist bis 1. Juli 1913.

Kl. 77 d. Ludwig Schmidt, k. u. k. Rittmeister in Wiener-Neustadt. — Rumpf für Flugzeuge: An demselben sind im Bereiche des Sitzes in ihrer Flächenrichtung nachgiebige Verschalungsflächen vorgesehen.

Deutschland.

Ausgelegt am 5. Mai 1913. Einspruchsfrist bis 5. Juli 1913.

Kl. 77 h. Max Oertz, Neubof bei Hamburg. — Vorrichtung zum Entspannen und Anziehen der Spanndrähte bei Flugzeugen.

Kl. 77 h. Sprengstoff-Aktiengesellschaft „Carbonit“, Hamburg. — Abwurfvorrichtung für Geschosse, insbesondere für Luftfahrzeuge.

D. R. Gebrauchsmuster.

Kl. 77 h. Adolf Seug, Kassel, Schützenstraße 13. — Passagierflugmaschine.

Kl. 77 h. Gustav Otto, Flugmaschinenwerke, München. — Lauf- und Landungsgestell für Flugzeuge.

Kl. 77 h. F. C. Nüller, Johannisthal. — Wasserflugzeug mit Hydroplanfläche zur Unterstützung des Flugzugschwanzes.

LITERATUR.

„Die Flugkunst am Scheidewege.“ (1913.) Von E. Neyer, Ingenieur. Die neuesten Forschungsergebnisse aus dem Luftmeere und dem Flugwesen. Mit einer genauen Statistik über Flugabstürze von 1912 bis 1913. Mit 52 Abbildungen. Hamburg 1913. Verlag der Hephaestos-Verlagsbuchhandlung. Preis M. 1-10. — Der Standpunkt des Verfassers läßt sich etwa so skizzieren: Die heutigen Flugapparate sind „Schönwettermaschinen“; auch die letzten Kriege zeigten, welche unglücklichen und zweifelhaften Dinge die heutigen Systeme sind. Der Sport allein kann die jetzigen Maschinen brauchen. Es wäre aber verkehrt, über alle Fliegerei ein pessimistisches Urteil zu fällen und ihr jede Zukunft abzugsagen. Wir haben ja heute erst Erfahrung auf zwei Gebieten der Luftfahrt: dem Gasballonsystem und dem Drachenflugsystem. Eine dritte, nach Neyer die einzig richtige und aussichtsreiche Art der Lufteroberung, ist so gut wie gar nicht gefördert worden: das System des Rotationsfluges, also die Kreiselflieger, Repulsionsflieger, Turbinenflieger. Ein Luftschiff muß die Formen und

Konstruktionen aufweisen, welche die Luftwellen, Wirbel, Ströme, Tromben etc. überwinden können, sonst bleibt die Aviatik ewig nur Schönwetter Sport und ein Feld für gefährliche Spekulation. Gasblasen und weitausladende, kippbare Leinwanddrachen mit Motor können aber nie gegen Wind siegreich bestehen, selbst wenn die Formen noch so patentiert und durchdacht sind. Dazu müssen stabile Maschinen dienen, die die Luftwirbel zerreiben und stets im Gleichgewichte sind. — Wenn Neyer in der eiselartigen Betonung des von ihm vertretenen Schraubflugsystems auch oft zu weit geht, so ist sein Buch wegen der vielen bitteren Wahrheiten, die es dem heutigen, zu oft kritischen in den Himmel gehobenen Flugzeugen ins Gesicht sagt, doch sehr interessant und lesenswert.

BRIEFKASTEN.

v. B. in München. — Vielen Dank für die liebe Karte und die allerherzlichsten Grüße!

„LUFTMESSUNG“ in D. — Das aerodynamische Institut in Kutschino bei Moskau ist im Jahre 1904 fertiggestellt worden. Leiter dieser ausgezeichneten Anstalt ist der Gelehrte Riabouchinski.

B. v. Z. in P. — Der Gordon Bennett-Wettbewerb der Flugmaschinen wurde im Jahre 1909 von Curtiss, 1910 von White, 1911 von Weyman, 1912 von Jules Védrines gewonnen; also 1912 zum erstenmal von einem Franzosen. Eine französische Maschine (Blériot) hatte allerdings schon 1910 den englischen Bewerber zum Sieg getragen.

BEZUGSPREISE

der
„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“:
Ganzjährig mit freier Postversendung:
für Österreich-Ungarn 14 Kronen
für Deutschland 12 Mark
für das übrige Ausland 16 Kronen
Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die „Wiener Luftschiffer-Zeitung“ bitten wir unter Beischluß des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postsparkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 9, zu richten.

The Airship and Aeronautical Engineer

Vorzügliches, monatlich erscheinendes Fachblatt,
herausgegeben von

„The Airship Newspaper Co.“
37, Essex Street, Strand, London W. C.

Abonnement jährlich 6 Shillings.

LA REVUE DE L'AVIATION

DE L'AUTOMOBILE ET DES SPORTS
PUBLICATION MENSUELLE ILLUSTRÉE

4^e ANNÉE.

Paraissant le 1^{er} de chaque mois.

4^e ANNÉE

Le Numéro 75 centimes. ABONNEMENTS: FRANCE, un An 6 francs; ETRANGER, un An 8 francs.

DIRECTION-RÉDACTION: 3, Avenue de l'Opéra, 3, PARIS.

TÉLÉPHONE: 251-84.

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, 1. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportblätter Wien“.

Nummer 12

Wien, 15. Juni 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Zeppelin in Wien. — Die Wiener Flugwoche. — Brégué über die Aviation. — Zum Fiasco von Monaco. — Ein kurioser Flug. — Der Sturz aus dem Zürich. — Die Berliner Flugwoche. — Um den Pommeroy-Preis. — Todessturz des Piloten Seidl. — Deutsche Ballonführerinnen. — Zerstörte Leerkballons. — Todesopfer. — Österreichischer Luftschiffer-Verband. — Notizen. — Literatur. — Inserate.

ZEPPELIN IN WIEN.

GROSSARTIGER EMPFANG!

Nun ist es also Tatsache geworden, der alte Graf Zeppelin hat mit einem seiner Luftschiffe unserem Kaiser und der Stadt Wien den versprochenen Besuch abgestattet. Wie ein Triumphator wurde er empfangen, als der majestätische »Sachsen« am Nachmittag des 9. Juni auf dem Flugfelde in Aspern landete, mit dem Enthusiasmus, zu dem das Wiener Temperament zeigt, begrüßte man den greisen Eroberer der Luft, der kurz vor seinem fünfundsiebzigsten Geburtstag 700 km weit, von Baden-Oos dahergeflogen kam, um dem dreisundachtzigjährigen Monarchen das vielbesprochene Wunder der Technik, den Stolz Deutschlands, vor Augen zu führen. Es war ein herrlicher Anblick und ein gewaltiger Eindruck, als der mächtige Ballon vor dem Hintergrunde von Gekwöl anfauchte, und unvergeßlich wird jedem, der dabei war, der Angenehmkeit bleiben, wo der »Sachsen« auf der Ebene zwischen Aspern und Eßlingen den österreichischen Boden berührte. Und als der prächtige, weißhaarige und weißbärtige Mann, elastisch wie ein Junger, der Goulet entstieg, als man den Schöpfer des Werkes sah, die gewinnende, herzerquickende Persönlichkeit voll Kraft, Frische und siegesfroher Heiterkeit, da war vollends die Grundlage für die helle Begeisterung gegeben. Alle Gefühlsmomente wirkten zusammen, um das erste Erscheinen eines Zeppelin-Ballons in Wien zu einem nicht nur sensationellen, sondern auch eminent volkstümlichen Ereignis zu gestalten.

Die Wiener Fahrt des »Sachsen« ist auf die Einladung zurückzuführen, die unser Kaiser an den Grafen richtete, als er 1908, zur Zeit seines sechzigjährigen Regierungsjubiläums, an den Bodensee kam. Daraufhin wurde die Reise eines Zeppelin-Luftschiffes für den 10. Juni 1910 in Aussicht genommen und angesagt, kam

aber nicht zu stande. Die erste Bekanntmachung der Absicht des Grafen, jetzt nach Wien zu kommen, erfolgte am 28. Mai. Es hieß, daß der »Sachsen« vom 9. Juni an in Baden-Baden bereitgestellt sein werde, um bei günstigen Witterungsverhältnissen nach Wien abzureisen. Sollten diese in der Zeit vom 9. bis 15. Juni sehr ungünstig sein, so solle Graf Zeppelin gebeten werden, die Abreise mit Rücksicht auf die vom 16. bis 22. Juni stattfindende Asperner Flugwoche auf die Tage nach dem 22. Juni zu verschieben.

Es kam aber anders. Für die Nacht vom 9. auf den 10. Juni wurde die Abfahrt, für den Nachmittag des 10. Juni die Ankunft in Wien erwartet. Das Mißverständnis eines Telegramms spielte mit, daß man in Wien durch die Nachricht überrascht wurde, der »Sachsen« sei, die günstige Wetterlage rasch benützend, schon in der Nacht vom 8. auf den 9. Juni in Baden-Oos aufgestiegen und werde gegen 8 Uhr am Nachmittag des 9. Juni hier eintreffen. Die Bekanntgabe geschah außer durch die Montagshüter durch Mauersanktliche; die genötte wohl, um die weitesten Kreise der Bevölkerung noch rechtzeitig zu avisieren, daß Zeppelin auf dem Wege sei, aber für den Massenbesuch des Landungsplatzes, des Asperner Flugfeldes, kam die Nachricht wohl zu spät und zu plötzlich. Immerhin strömte um Mittag eine gewaltige Menschenmenge hinaus; ein noch wesentlich stärkerer Zudrang hätte wohl zu argen Kalamitäten geführt, da auch die Verkehrsvorbereitungen erst für den nächsten Tag getroffen worden waren und sich unter diesen Umständen ohnehin schon genug Schwierigkeiten ergaben.

Um 1/6 Uhr morgens war der »Sachsen« in Baden-Oos gestartet. Die Nachrichten von der Strecke zeigten, daß sich das Luftschiff in der Luftlinie Wien näherte, und die Zeiten ließen erkennen, daß es vollständig programmgemäß um 3 Uhr, eher noch früher, hier eintreffen werde. In der Tat wurde es schon einige Minuten nach 1/2 Uhr vom Asperner Flugplatz aus zwischen Leopoldsdorf und Bismarberg sichtbar. In der Stadt rief das Erscheinen des Ballons eine gewaltige, freudige Bewegung hervor. Alle als Aussichtspunkte geeigneten Plätze wurden besetzt, vielfach auch — nach deutschem Muster — die Dächer der Häuser.

Der »Sachsen« flog nun entlang des Ausläufers des Wienerwalds Schönbrunn zu, wo der Kaiser ihn erwartete. Der Monarch erschien einige Minuten vor 2 Uhr auf der Estrade, früher, als man vom Park aus das Luftschiff sah. Dieses tauchte über dem Meidlinger Trakt auf, zog in langsamer Fahrt um das Schloß, hielt außerhalb des Schloßplatzes, in der Mitte der Front, wandte sich dann gegen Hietzing, stieg plötzlich scharf empor und flog nun gegen Süden fort. Die Wendungen hoteu durch den Wechsel des perspektivischen Bildes und die verschiedenen

Beleuchtungseffekte einen außerordentlich schönen Anblick, dem sich der Kaiser mit Entzücken hingab. Nochmals erschien nun das Luftschiff, in geringer Höhe flog es geradewegs dem Schloßhofe zu, senkte die Spitze zum Graß, blieb wieder schwebend stehen, umkreiste den Heitzinger Trakt des Schlosses und stenerete hierauf dem Ziele zu. Die Evolutionen über Schönbrunn dauerten nahezu eine halbe Stunde.

Der Kaiser äußerte dann zu seiner Umgebung seine Bewunderung über die Ruhe des Fluges und die Exaktheit der Manöver.

Das Luftschiff zog in schneller Fahrt über Meidling und Simmering weiter, überflog ungefähr bei der Stadlauber Brücke die Donau und näherte sich auf dem kürzesten Wege dem Asperner Flägel. Um die Wette mit ihm jagten die Automobile daher und vermehrte die starke Wagenburg, die sich vor den Toren des Platzes schon gebildet hatte, die Dampfstraßenbahn, die bis knapp an das Flägel führt, brachte im letzten Augenblick Scharen von Ankömmlingen, ebenso der um $\frac{1}{8}$ Uhr in Stadlas einströmende Ferzug der Staatsbahn; für die Einleitung spezieller Flägelzüge war Graf Zeppelin wohl zu früh nach Wien gekommen. Bei der Haltestelle Stadlau gab es einen förmlichen Sturm auf die bereitstehenden, von der Flägelgesellschaft gemieteten Automobile, und viel zu lange dauerte, da jeder Augenblick kostbar war, den Insassen die Manipulation mit der Kartenabgabe. Im Schnellschritt strebten daneben Reihen von Fußgänger dem Ziele zu.

Es schien, als ob die Führer des Luftschiffes auf die zur Landung Herbeileitenden Rücksicht nehmen und auf die Minute genau die angekündigte Ankunftszeit einhalten wollten. Etwas vor $\frac{1}{3}$ Uhr überflog der »Sachsen« in ungefähr 250 m Höhe die Grenze des Flägelfeldes, verlangsamt nun das Tempo und setzte den Weg bis über Röhrlagen fort. Dort machte er eine große Schleife, wobei man sah, wie er unter den Stößen des böigen Windes wackelte; doch konnte dieser die Stabilität nicht wesentlich beeinträchtigen. Die Wendung vollzog sich glatt und wunderschön, und mit der Spitze gegen den Wind nahte nun der Koloss dem Endpunkte der Reise.

In der Mitte des Flägelfeldes lagen auf dem mit Kornblumen bedeckten Boden weiße Stoffstreifen zur Bezeichnung der Landungsstelle. Mannschaften der Militär-Luftschiffabteilung und des Eisenbahnpolizeis standen bereit und neue Züge kamen im Laufschrift über das Feld. Das Luftschiff hielt über dem ausgesteckten Fleck, senkte sich sanftest wachsend, dann mit der Spitze nach unten. Aus der vorderen Gondel strömte Wasser und durch die Abgabe des flüssigen Ballasts nimmt das Schiff wieder eine ziemlich horizontale Lage an. Seltz werden angeworfen, von den Soldaten erfaßt und die vordere Gondel stößt auf den Boden. Ein Wagen der Asperner Feuerwehrr kommt herbei, in die rückwärtige Gondel wird Wasser gepumpt und auch diese senkt sich nun. Knapp vor 3 Uhr ist die Landung vollendet. Verankert wird das Schiff nicht, die Soldaten halten es.

In der vorderen Gondel stand Graf Zeppelin. Mit ihm kamen sein Neffe Graf Zeppelin jun., Dr. Eckener, Kapitän Gland, der unfreiwillige Fahrt nach Lunville mitgemacht hat, Kapitän Hacker, Direktor Colmann, Maschineningenieur Stagle und der Operateur der drahtlosen Telegraphie an Bord, Dr. Dickermann.

Als Erste traten die Offiziere auf die Gondel zu, voran FML von Schleyer, GM. Tertan und der Kommandant der Militärluftschiffabteilung Oberleutnant Uzelac, der vom Kaiser zum speziellen Ehrenmitglied des Grafen kommandiert war; zum ersten Empfang erschienen ferner der Ehrenpräsident des k. k. Flägelvereins Veroloes, Fürst Hugo Dietrichstein und Präsident Generaldirektor Alexander Caminow, der Präsident des k. k. Österreichischen Aero-Klubs und der Österreichischen aeronautischen Kommission, Constantin Freiherr von Economo, Herr Bob Mantner als Repräsentant der Flägelgesellschaft und andere Funktionäre dieser Körperschaften. Unter den Ehrenmännern waren Minister des Innern Freiherr von Heindol und Statthalter Baron Bienenrath, zahlreiche Persönlichkeiten aus den militärischen, diplomati-

schon und Beamtenkreisen, Abgeordnete und Gemeinderäte der Stadt Wien; vom Gemeinderatspräsidium fanden sich Bürgermeister Dr. Weiskirchner sowie die Vizebürgermeister Dr. Porzer und Hierhammer ein.

Als sich Graf Zeppelin auf dem Wege zum Anhang des Flägelfeldes befand, kam ihm Erzherzog Eugen entgegen und ließ ihn in Wien und Österreich willkommen. Vom Hofe fanden sich ferner die Erzherzoginnen Maria Josefa und Maria Theresia, Erzherzog Max, Don Jaime von Bourbon, Don Miguel von Bragança und Prinz Elias von Parma ein. Erzherzog Eugen und Prinz Elias besichtigten das Innere des Luftschiffes.

Während Erzherzog Eugen im Gespräch mit dem Grafen Zeppelin war, traf aus Schönbrunn auf radiotelegraphischem Wege ein Telegramm der Kabinettskanzlei des Kaisers ein, das Oberleutnant Uzelac überreichte. Es lautete:

»Seine Majestät haben sich annehmlich gefreut, Eure Exzellenz von ferne gesehen zu haben, fragen, ob Eure Exzellenz gut gelandet sind und werden sich freuen, Eure Exzellenz morgen in Schönbrunn empfangen zu können.«

Graf Zeppelin begab sich nun nach dem Pavillon, wo das Präsidium des Gemeinderates und die Vertreter der Aeronautischen Kommission sich zur offiziellen Begrüßung versammelten. Der größte Teil des anwesenden Publikums hatte ihn bisher noch nicht sehen können, da der Innenraum des Flägelfeldes bei der Landung abgesperrt worden war. Nun schritt er durch ein dichtes Spalier: eine stämmige Gestalt unter Mittelgröße, ansehnlich, mit kräftig gewölbter Brust, das gebräunte Gesicht nicht nur durch den buschigen weißen Schourbart an Bismarck erinnernd, ein Bild gewaltiger Geistes- und Willenskraft, dabei voll gewinnender Jovialität. Voll warmer Herzlichkeit klangen die Worte und Heilrufe, die ihn empfingen, und mit sichtlicher Freude zog er immer wieder die weiße Kappe zum Grabe.

Im Festraum hielt Bürgermeister Dr. Weiskirchner die erste Begrüßungsrede. Er hieß den Grafen im Namen der Stadt Wien willkommen, gab der Bewunderung für seine Energie und den Dank für seine Arbeit zum Ruhm des deutschen Volkes sowie der Hoffnung Ausdruck, daß Graf Zeppelin, einer der größten Söhne der deutschen Nation, ihr noch lange erhalten bleiben möge.

Graf Zeppelin antwortete: »Ich kann mit Worten meinen Dank Eurer Exzellenz und der Stadt Wien nicht zum Ausdruck bringen. Ich habe keine Worte dafür. Ich kann nur sagen: Ich danke Gott, daß er mich hat diesen Tag erleben lassen.«

Dann begrüßte den Grafen Fürst Dietrichstein als Protektor der Flägelwoche. Präsident Baron Economo hielt folgende Ansprache:

»Im Namen der österreichischen aviatischen und aeronautischen Vereine und Kommissionen sowie im Namen aller österreichischen Piloten gestatte ich mir, Eure Exzellenz willkommen zu heißen und unserer tiefen Bewunderung Ausdruck zu geben. Das enge Band, das zwischen Österreich und Deutschland schon geknüpft ist, wird nun noch enger geschlungen durch den neuen Weg, auf welchem die Freundschaft zu uns herüberkommt. Für uns Piloten bedeutet dieser Tag noch viel mehr. Die Tatkraft Eurer Exzellenz ist die Antwort auf die vielen Zweifel, welche sich an die Möglichkeit, den Weg durch die Luft zu finden, knüpfen.« Baron Economo schloß mit einem begeistert angenommenen Hurra für den Grafen Zeppelin.

Graf Zeppelin dankte mit warmen Worten den beiden Herren. Unterdessen war Champagner herumgereicht worden und Graf Zeppelin erhob sein Glas auf die Stadt Wien, auf die österreichische Aviatik und die Frauen Wiens. Graf Zeppelin sagte dem Präsidenten Baron Economo unter anderem: »Ich freue mich, auch von Ihrer Seite so herzliche Willkommensworte zu hören. Wir müssen zusammenarbeiten und ich kann mich nur freuen, daß die Aeronautik auch bei Ihnen eine schöne Entwicklung nimmt. Dazu wünsche ich Ihnen alles Glück.«

Nach den Ansprüchen begab sich Graf Zeppelin, von Oberleutnant Uzelac begleitet, im Automobil nach dem »Hotel Imperial«, wo er als Gast des Kaisers wohnte



EXZELLENZ DR. FERDINAND GRAF ZEPPELIN.

Dem Flugfelde strömten inzwischen immer neue Schaulustige zu. Das Betreten des Innenraumes wurde nun so ziemlich allgemein gestattet. Um das Luftschiff stand zwar ein Kordon von Soldaten, aber er zog sich immer mehr zusammen, und da zudem, wie sich überhaupt sowohl Polizei als auch Militär sehr taktvoll und zavor-

kommend verhielten, vielfach sozusagen unter der Hand der Durchlaß gewährt wurde, kamen aus doch die meisten Leute in die Lage, das Luftschiff genau ansehen zu können. Die Länge von 142 m — um 8 m mehr als die Höhe des Stephansturms — kam auf dem weiten Felde eigentlich weniger zur Geltung; dagegen wirkten

die Höhe und die Mächtigkeit des Ballonkörpers imponierend, die schlankte Form des gewaltigen Banes in ihrer Art auch ästhetisch schön. Der straffe Leib des Kolosses, darunter die verhältnismäßig winzigen Gondeln, durch den verdeckten Laufgang mit der Passagierkabine verbunden, die wie ein Eisenbahnwagen aussieht, die ebenfalls an dem monströsen Fahrzeug klein erscheinenden vier Propeller, besonders auch das kunst- und sinnvolle Steuerungssystem boten zusammen den Eindruck dessen, was der Herausgeber unseres Blattes jüngst in seinem Vortrage bei der Kritik der Lenkballons und ihrer praktischen Bedeutung gesagt hat:

»Zweifellos ist der Zeppelin-Ballon die großartigste Type eines Lenkballons. Er ist in bezug auf die Technik des Ballonbaues das größte Kunstwerk, das man sich vorstellen kann. Was hier auf dem Gebiete der Ballon-bantechnik geleistet wurde, greuzt aus Wunderbare.«

Der Ballon, den, wie erwähnt, Soldaten hielten, wurde beständig mit der Spitze dem Winde entgegen-gedreht. Bald begann auch die Nachfüllung aus Wasser-stoffsupha.

Gegen 5 Uhr stiegen schwere Wolken auf und um 6 Uhr brach ein heftiges Gewitter mit Sturm los, der aber dem Ballon trotz des fehlenden Schutzes durch eine Halle nichts anhaben konnte.

Im Stadtsitzungssaale des Wiener Rathauses fand abends ein Festmahl zu Ehren des Grafen Zeppelin statt. Bürgermeister Dr. Weiskirchner brachte den ersten Trinkspruch auf Kaiser Wilhelm und unseren Kaiser aus und widmete dann der Bedeutung des Grafen Zeppelin warme Worte.

Graf Zeppelin sagte unter anderem: »Ich habe lange darnach gestrebt, durch die Tat zeigen zu dürfen, daß auch meine Luftschiffahrt dazu beitragen soll, die innigen, nahe befreundeten Beziehungen zwischen den beiden deutschen Völkern zu befestigen und auszuweiten. Ich bin unendlich dankbar dafür, daß mir auch hier ein solcher Empfang geworden ist und ich danke Eurer Exzellenz Herrn Bürgermeister und der ganzen Wiener Bevölkerung für die Aufnahme, die ich gefunden, ich danke aber auch Gott, daß ich diesen Tag erlebt habe. Ich trinke mein Glas auf die immer festere und dauernde Verbindung der verbündeten Völker.«

Minister des Innern Freiherr von Heinold begrüßte den Grafen Zeppelin im Namen der Regierung und des Ministerpräsidenten. Graf Zeppelin sei ein Vorbild dafür, wie man durch Kraft, festen Willen und Unerschrockenheit alle Schwierigkeiten überwinden und das einmal gesteckte Ziel erreichen könne.

Baron Eronomo sprach über die Bedeutung der Luftschiffahrt, worauf Graf Zeppelin in einem neuerlichen Toast seinen Dank für die Unterstützung und Förderung seiner Fahrt durch die Regierung und deren Organe aussprach.

Fürst Fürstenberg feierte den Grafen Zeppelin in einer markigen Rede als den Bewinger der Berge und Wolken, als der er nach der von allen geliebten Wienerstadt gekommen sei, die ihn heiß und stürmisch aufgenommen habe. Der alten Wienerstadt und der teuren Heimat des kühnen Luftschiffers bringe er sein Glas.

Nachdem Graf Zeppelin auch speziell den Militärbehörden für die Hilfe bei der Landung seinen Dank in herzlichen Worten ausgesprochen hatte, sprachen noch Generaldirektor Cassinone und Dr. Foregger, der sein Glas auf Dr. Weiskirchner erhob.

Tage darauf wurde Graf Zeppelin in Schönbrunn vom Kaiser in Audienz empfangen, wobei ihm der Kaiser das Ehrenzeichen für Kunst und Wissenschaft persönlich überreichte. Sodann fand ein Dejeuner statt, dem auch die leitenden Persönlichkeiten der österreichischen Körperschaften zugezogen wurden.

Die Gemeinde Wien ließ dem Grafen als Ehren-geschenk eine goldene Kassette mit einer im Relief gearbeiteten Stadtansicht und einem Zeppelin-Ballon in den Lüften überreichen.

Der »Sachsen« sollte nach dem Programm von Wien aus nach Potsdam und dann nach seiner definitiven

Unterkunftsstation Leipzig fahren. Dieses geschah jedoch nicht, da im Norden stürmisches Wetter herrschte. Nach zwölfstündigem Aufenthalt, am 8 Uhr am Morgen des 10. Juni, verließ der Ballon das Asperner Flugfeld und fuhr nach Friedrichshafen, wo er um 1/5 Uhr nachmittags landete. Graf Zeppelin reiste am Abend desselben Tages mit der Westbahn nach Stuttgart ab.

Der »Sachsen« ist das siebzehnte Zeppelin-Luftschiff, nach Form, Konstruktion und maschineller Anlage ein Schwesterschiff der »Viktoria Laie« und der »Hansa«. Er hat bei einem Durchmesser von 14,9 m eine Länge von 142 m. Der Rauminhalt beträgt 19.700 Kubikmeter. Der »Sachsen« wird von sechzehn Gassellen getragen, die je in einem Glied des Luftschiffkörpers zwischen je zwei Querringen des Aluminiumgerüsts eingebettet liegen. Das Gerippe und die darin eingeschlossenen Gassellen sind mit einem imprägnierten Baumwollstoff umkleidet, der die Reibung vermindert und den Inhalt der Ballonnetze vor starker Sonnenstrahlung schützt.

Unterhalb des Tragkörpers sind vorn und hinten zwei Gondeln angeordnet, und zwischen diesen, direkt in das Schiff eingebaut, eine Passagierkabine für 26 Personen. Gondeln wie Kabine sind vollständig aus Aluminium hergestellt. Die Maschinegondeln sind mit drei sechszylindrigen Maybach-Motoren von je 185 H. P. ausgestattet. In der vorderen, der Führergondel, ist ein Motor angeordnet, der ein Paar zweiflügelige Luftschrauben antreibt, die 580 Umdrehungen in der Minute machen. Die beiden Motoren in der hinteren Gondel betätigen je zwei vierflügelige Luftschrauben, die etwa die gleich- Umdrehungszahl erreichen. In der Führergondel sind alle zur Steuerung des Luftschiffes nötigen Räder und Instrumente eingebaut, ferner liegen hier alle Ballast- und Ventilzüge. Der Steuerapparat, der am hinteren Schiffsteil angeordnet ist, besteht aus einem Seiten- und einem Höhensteuer; die ersteren bestehen aus sechs senkrechten Flächen. Der Steuerapparat wird durch zwei wagrechte Stabilisierungsflächen vervollständigt.

Die Motoren entwickeln 560 Pferdestärken. Die Tragkraft des Schiffes beträgt rund 23.000 kg in Meereshöhe. Nach Abzug des Eigengewichtes verbleibt eine nutzbare Traglast von 6000 kg.

Der »Sachsen« hat bereits 41 Fahrten gemacht.

Das beigegebene Porträt Sr. Exzellenz des Grafen Zeppelin ist nach einer im Besitze des Herausgebers unseres Blattes befindlichen, aus dem Kunstverlage C. Andelfinger & Cie. in München stammenden Reproduktion eines Bildes von O. Michaelis in Friedrichshafen hergestellt.

Der Ballon »Sachsen« ist also nicht, wie beachtlich und angekündigt war, von Wien nach Leipzig weitergefahren, sondern viel stärkere Winde einsetzten, hat sein Führer Dr. Eckener sich klugerweise entschlossen, die Weiterreise nach Norden anzufangen und schleunigst auf direktestem Wege die schützende Halle in Friedrichshafen wieder aufzusuchen. Dort wird der Ballon, wie man meldet, vorläufig bleiben und erst in den nächsten Tagen, das heißt, sobald eine ruhige Wetterlage eintritt, die Reise nach Leipzig unternehmen.

Von der geplanten Fahrt über Wien nach Leipzig ist also nur — unterstützt vom Westwind — der erste Teil, die Expedition nach Wien vorsichtig gelungen, die Ausführung des zweiten Teiles wurde durch in-zwischen eingetretene ungünstigere Windverhältnisse ver-eitelt.

Bei aller Sympathie und der aufrichtigsten Bewund-rung, für die überaus gewinnende Persönlichkeit Sr. Ex-zellenz des Grafen Zeppelin soll man sich aber vom Enthusiasmus und der Begeisterung für diesen seltenen Mann und seinen bewundernswerten Charakter den Blick

nicht so weit trüben lassen, daß man es widerspruchlos blinzt, wenn in den Berichten über diesen schnellen Rückgang des »Sachsens« jetzt aus Friedrichshafen in die Tagesblätter die Mitteilung kommt, daß diese Fincht vor dem Winde, beziehungsweise das Aufgeben der Weiterreise nach Norden und die schnelle Rückkehr in die Halle zu Friedrichshafen nur erfolgt sei, um — »die glänzende Manövrierfähigkeit und praktische Verwendbarkeit des Zeppelin-Luftschiffes zu erweisen...«

Die praktische Verwendbarkeit erweist man doch nur durch die programmgemäße Ausführung einer, noch dazu sich selbst gestellten Aufgabe, nicht aber durch ihre Unterbrechung! —

Diese letztere erweist vielmehr gerade das Gegenteil dessen, was man jetzt als erwiesen hinstellen möchte.

Für jeden unvoreingenommenen, unparteiischen, rein sachlich denkenden Beobachter und Beurteiler hat die schöne Luftfahrt nach Wien nur klar erwiesen, daß der Lenkballon bei ruhigem, gutem Wetter ein herrliches Fahrzeug ist, daß er jedoch des Kampfs mit dem Winde nicht annehmen, sondern vor diesem flüchten muß, wenn man das schöne und sehr teure Fahrzeug nicht einer fast sicheren Katastrophe aussetzen will.

Die außerordentlichen Sympathien, die sich Graf Zeppelin nun auch bei uns buchstäblich »im Fingee« erworben hat, machen es zu einer wenig dankbaren Aufgabe, der großen Überschätzung des Wertes seiner Ballons mit kühlem, nüchternem Verstande entgegenzutreten. Die Erscheinung eines solchen Ballons ist so überwältigend, seine Manövrierfähigkeit so erstaunlich und die Laien verblüffend, daß es durchaus nicht wundernehmen darf, wenn die große Menge sich dafür rückhaltlos begeistert und sich davon — blenden läßt. Der Fachmann allerdings und der praktische, trocken erwägende Beurteiler darf sich weder durch die wärmsten Sympathien für den Grafen Zeppelin, die er gewiß mit aller Welt teilt, noch durch die uneingeschränkte Bewunderung der technisch vollendeten Ausführung dieser Ballons verleiten lassen, ihre Schattenseiten zu übersehen und ihnen einen praktischen Wert zuzuerkennen, der ihnen von den interessierten Seiten zugeschrieben wird, der aber leider nicht zu erweisen ist.

Wer in dieser Hinsicht recht hat, wird einst die Zukunft lehren. Wer aber begründete Zweifel hegt, muß es vorläufig ruhig hinnehmen, daß ihn die Enthusiasten unter die mißbilligen »Nörgler« einreihen. P. S.

DIE WIENER FLUGWOCHE.

Hente, am 15. Juni, beginnt auf dem Flngfelde in Aspern die zweite internationale Wiener Flugwoche. Gleich der vorjährigen wird sie voraussichtlich eine außergewöhnliche Anziehungskraft auf die weitesten Kreise der Bevölkerung ausüben. Es sind wieder glänzende Namen aus der internationalen Fliegerei in der Neunngalliste vertreten, die die Erinnerung an die Bravourleistungen, die es im Juni 1912 auf dem Asperner Felde zu sehen gab, wird wohl die wirksamste Reklame für die heutige Veranstaltung bilden.

Erzherzog Leopold Salvator hat das Protektorat, Fürst Hngo Dietrichstein das Ehrenpräsidium der Flugwoche übernommen.

Die Neunngalliste weist wie gesagt eine Reihe berühmter und auch populärer Namen auf. Aus Österreich fehlen wohl diesmal die Offizierspiloten, da ihnen das Kriegsministerium die Teilnahme an Konkurrenzen nicht mehr gestattet; dagegen ist die Zahl der zivilen Flieger beträchtlich größer als voriges Jahr und man findet einige der bewährtesten Kräfte der heimischen Aviatik, wie den Altmeister Illner, der nach langer Pause wieder als Konkurrent hervortritt, den durch hervorragende Höhen- und Überseeefüge bekannten Triester Widmer, Fräulein Steinschneider, Rudolf Stanger, den Paradieser Cibak etc. Deutschland, das voriges Jahr an der Asperner Flugwoche gar nicht teilnahm, ist jetzt durch vier Neunngungen vertreten, darunter die des populären Österreichers Josef Sablatnig. Aus Frankreich und der Schweiz kommen gute Bekannte der Wiener, Garros und Andamars, die »Akrobaten der Lüfte«, dann Bathiat und Molla; dazu neue Leute von Ruf, vor allem der Mann des Höhenweltrekords Edmond Perreyon, endlich der vielgenannte Pernerer Bielovnic.

Beim zweiten Neunngeschloß am 9. Juni ist noch ein französischer Pilot hinzugekommen, Legagnex, der den Wienern dadurch bekannt ist, daß er 1910 auf dem Inndationsgebiet mit einem Farman-Doppeldecker Schanflüge unternahm, die aber mißglückten. Seither hat Legagnex verschiedene hervorragende Leistungen vollbracht; so war er der erste, der im Höhenflug auf mehr als 5000 m kam, indem er am 17. September 1912 5680 m erreichte.

Einer aus der Liste der genannten Flieger ist inzwischen leider durch den Tod ausgeschieden, der Österreicher Franz Seidl, der am 10. Juni beim Fingee von Wiener-Neustadt nach Aspern dort abstürzte.

Es verblieben nunmehr 24 Piloten, davon 10 Franzosen, 7 Österreicher, 4 Deutsche, je ein Schweizer, Pernerer und Ungar. Die Neunngalliste lautet jetzt:

Österreich: Eugen Cibak (Cibak-Eindecker, 50 H. P. Gnome); Hermann Hold (Lohner-Pfeildieger-Zweidecker, 85 H. P. Hiero, 120 H. P. Austro-Daimler); Karl Illner (Etrich-Eindecker, 85 H. P. Hiero, 90 H. P. Austro-Daimler, 100 H. P. Mercedes); Zdenko Keck (Etrich-Eindecker, 85 H. P. Hiero, 90 H. P. Austro-Daimler); Ferdinand Kornat (Kornat-Schwiengeflieger, 40 H. P. Dethleif-Chalmers); Rudolf Stanger (Lohner-Pfeildieger-Zweidecker, 120 und 68 H. P. Austro-Daimler, 85 H. P. Hiero); Giovanni Widmer (Etrich-Eindecker, 90 H. P. Austro-Daimler, 85 H. P. Hiero, 100 H. P. Mercedes).

Ungarn: Fräulein Lilly Steinschneider (Etrich-Eindecker, 65 H. P. Austro-Daimler).

Deutschland: Willi Kants (Grade-Eindecker, 50 und 80 H. P. Grade); Reichelt (Eindecker); Rupp (L. V. G. - Doppeldecker, 100 H. P. Argus); Josef Sablatnig (Unlon - Pfeildoppeldecker, 120 H. P. Austro-Daimler).

Frankreich: Leon Bathiat (Bathiat-Saubez-Eindecker, 90 H. P., 7 Zylinder, Gnome); Henri Brégi (Breguet-Doppeldecker, 120 H. P., 9 Zylinder, Salmson); Maurice Chevallard (Henri Farman-Doppeldecker, 50 H. P., 8 Zylinder, Gnome); Roland Garros (Moraue-Saulnier-Ein-

decker, 80 und 80 H. P. Gnome); Michel Molla (R. E. P.-Eindecker, 80 H. P. Rep); Mme. Pallieri (Astra-Zweidecker, 80 H. P. Renald); Edmond Perreyon (Blériot-Eindecker, 160 H. P. Gnome); Maurice Totard (Bathiat-Sanchez-Zweidecker, 160 H. P., 14 Zylinder, Gnome); H. Marey (Caudron-Zweidecker, 10 Zylinder, Azaan); E. Legagenn (Morane - Sanlauer - Eindecker, 50 H. P. Gnome).

Schweis: Edmond Andemars (Morane-Sanlauer-Eindecker, 50 H. P. Gnome).

Pern: Jean Bielovacic (Hanriot-Ponrier-Eindecker, 80 H. P. Gnome).

Durch die Nennung des Korntall-Schwingenfliegers ist auch ein Bewerber um den Preis für Neukonstruktionen vorhanden.

Flugtage sind Sonntag, Dienstag, Donnerstag, Samstag und Sonntag; Anfang 3 Uhr.

Samstag den 21. Juni findet ein „Luftflottentag“ mit besonderem Programm statt, dessen Ertrags dem Zentralkomitee zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte überwiesen werden wird.

Das Programm der Flugwoche hat dadurch eine Erweiterung erfahren, daß Gemeinderat Ludwig Lohner dem k. k. Österreichischen Aero-Klub die Summe von 3000 K. als Zusatzpreis zum Höhenwettbewerb überwies. Der Preis soll jenem für zwei Personen gebauten und von zwei Personen bemannten Apparat beliebiger Provenienz, beliebiger Konstruktion und beliebiger Motorstärke zugesprochen werden, der während der Zeit des Asperner internationalen Flugmeetings 1918 in- oder außerhalb der ausgeschriebenen Konkurrenz den im vorjährigen Meeting von Oberleutnant von Blaschke mit Lohners Pfeilflieger geschaffenen Höhenrekord mit Passagier von 4300 m schlägt. Durch diese Spende erhöht sich der Betrag der für das Flugmeeting angeschriebenen Preise auf 113.000 K.

Für den Verkehr werden verschiedene Vorkehrungen getroffen, um die Schwierigkeiten, die sich voriges Jahr ergaben, möglichst zu beheben. Die Privatfahrwerke (Automobile, leichtes Fahrwerk) fahren über die Kaiserinmühlstraße durch Stadlau, über die Langobardenstraße, Benjowskistraße zum den Ort Aspern herum von Osten auf das Flugfeld, um dort ihre Passagiere abzusetzen, worauf die Wagen, um eventuell neue Passagiere von Stadlau auf das Flugfeld zu bringen, durch Aspern über die Erbsenweg Karlstraße nach Stadlau fahren können. Die Kreuzungen der Wagen im Orte Aspern (Siegesstraße) und bei der Straßenzweigung von der Groß-Enzersdorfer Straße auf das Flugfeld selbst werden nun vermeiden, da die Gemeinde Wien es ermöglicht hat, daß im Zuge der Langobardenstraße und Benjowskistraße eine neue Straße um den Ort Aspern bis ans Flugfeld gebaut wird. Länge der Erbsenweg Karlstraße wird von Stadlau bis nach Aspern als ein breiter Gehweg hergestellt werden, der dem zu Fuß kommenden Publikum die Erreichung des Flugfeldes ohne Belästigung durch das Fahrwerk ermöglichen soll. Schwerfahrwerke und Omnibusse werden nicht mehr bis zum Flugfeld fahren, sondern in Aspern selbst in der Reitergasse Anstellung nehmen und von hier den Pendelverkehr bis Stadlau besorgen.

Die Züge der Straßenbahnen werden in Intervallen von etwa zwölf Minuten bis Aspern (Siegesstraße) verkehren. Auf der Staatsseilbahn wird an den Flügen von 1–3 Uhr ein dichter Zugverkehr bis zur Station Stadlau-Karlstraße stattfinden. Zwischen dieser Station und dem Flugfeld wird ein Pendelverkehr mit Automobilen zum Preise von 1 K. pro Person eingeplant.

Am Schwarzenbergplatz (Lothringstraße) und am Aspernplatz werden je 25 Automobile bereit gestellt, die

Punkt 12 Uhr mittags auf das Flugfeld fahren. Preis 8 K. pro Person. Um 1 Uhr 30 geht von denselben Plätzen eine zweite Wagenfahrt von je 25 Automobilen ebenfalls direkt auf das Flugfeld, wobei jedoch nur Karten pro Person à 8 K. ausgeben werden, welche zur Tour- und Retourfahrt mit Automobilen berechtigen.

Den Besuchern des Flugfeldes, die es mit der Straßenbahn, beziehungsweise Dampfstraßenbahn zu erreichen wünschen, wird empfohlen, die Straßenbahnwagen der Linie 25 zu benutzen und in Kagran auf die Dampfstraßenbahn umzusteigen.

Der Verkauf der kombinierten Eisenbahn- und Entreekarten findet wie im Vorjahre am Wiener Staatsbahnhofe statt. Die Eintrittspreise für das Flugfeld sind wie im Vorjahre bemessen. Für den reservierten Raum ist ein Entree von 10 K. zu bezahlen. Für den I., beziehungsweise II. Platz beträgt das Entree 3 K., beziehungsweise 1 K. Der Besuch des Hangararraumes ist während des Meetings nur den Besuchern des reservierten Raumes gegen ein separates Entree von 5 K. gestattet. Die Flugzeuge sind aber von 10 bis 12 Uhr vormittags gegen 1 K. Entree zu sehen.

Eintritts- und Automobilkarten sind im Vorverkauf erhältlich in der Geschäftsstelle der Wiener Flugfeld-Gesellschaft, Ursprungsgebäude, im Bureau der W. A. T., Beatrixgasse 25, im Landesverband für Fremdenverkehr, I. Stock-im-Eisen-Platz. Die kombinierten Eisenbahnfahrkarten und Entreekarten für das Flugfeld zum Preise von K 1.90 und beziehungsweise K 3.80 sind an jedem Vormittage ab 10 Uhr in Verkaufshütten und im ambulanten Verkehr nächst dem Staatsbahnhofe käuflich.

BREGI ÜBER DIE AVIATIK.

Der französische Pilot Henri Brégi, der sich mit einem Breguet-Doppeldecker an dem Flugmeeting von Aspern beteiligt, hat seine Erfahrungen auf aviatischem Gebiete in einem uns zur Verfügung gestellten Artikel zusammengefaßt, den wir nachstehend wiedergeben:

Bisher hat man meiner Ansicht nach der physischen Widerstandsfähigkeit des Piloten zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet, obwohl die Anforderungen, die an ihn in dieser Hinsicht herantraten, ganz enorme sind und nur auf Grund eines systematischen Trainings bewältigt werden können. Der rein mechanische Sport ist hier mit der physischen Leistungsfähigkeit so eng verbunden, daß die körperliche Konstitution eine vollkommene sein muß, wenn man ein guter Pilot sein will. Ist diese Grundbedingung erfüllt, dann können allerdings auch erstaunliche Leistungen erzielt werden. Ich habe beispielsweise während meiner zweijährigen Dienstzeit als Militärfieger mehr als 37.000 km im Fluge zurückgelegt.

In den letzten Monaten meines ersten Dienstjahres habe ich einen einzigen, allerdings sehr interessanten Überlandflug ausgeführt, und zwar von Casablanca nach Fes in drei Etappen. Die Reise ging über ganz unbekanntes Land, von dem noch keine Karte existierte und in dem die Ergänzung der Betriebsstoffvorräte auf unüberwindliche Schwierigkeiten stieß.

Gelegentlich der Manöver von Centre steuerte ich einen 200 H. P.-Doppeldecker und hatte einen Generalstabsoffizier und einen Mechaniker an Bord. Ich machte täglich Rekognoszierungsflüge von

300 km ohne Zwischenlandung und hatte hierbei wiederholt Begegnungen mit Lenkballons. Ich sehe die langen von den Strahlen der Sonne beleuchteten Zylinder noch heute vor mir; sie fuhren mit Geschwindigkeiten von 60 bis 70 km und bildeten eine prächtige Zielscheibe. Mein Aéroplan konnte eine Stundengeschwindigkeit von 100 km entwickeln und ich hatte keine Mühe, sie zu überfliegen. Die Schatten der beiden Luftfahrzeuge glitten auf der Erdoberfläche dahin, der kleine Fleck näherte sich immer mehr dem großen und wurde schließlich von diesem gedeckt. In diesem Augenblicke hätten einige Bomben genügt, um den Riesen zu zerstören.

Bezüglich der Vernichtung feindlicher Aéroplane ist es schwer, bestimmte Anleitungen zu geben, da diese von dem jeweiligen Verhalten der Piloten abhängen. Im allgemeinen kann man aber sagen, daß derjenige Pilot, der seinen Gegner überfliegt, auch die Oberhand behalten wird. Es ist daher für die Überlegenheit sehr wichtig, möglichst rasch in die Höhe zu steigen.

Die Verwendung von Bomben dürfte sich nicht so wirkungsvoll gestalten, als man allgemein glaubt. Sie verursachen zwar Verwirrung im feindlichen Lager, ohne aber besonderen Schaden anzurichten. Ihr Effekt ist mehr moralisch und daher besonders während der Mobilisierung, beim strategischen Aufmarsch und in den ersten Stadien der Feindseligkeiten von Wert.

Viel bessere Dienste leistet der Aéroplan als Mittel, das Feuer der eigenen Artillerie zu regeln. Während des Übungsschießens der Artillerie auf dem Felde von Mailly hatte ich einen höheren Offizier an Bord und dieser war ganz erstaunt darüber, wie sehr meine Dienstleistung das Einschießen erleichterte. Schon beim zweiten Schusse wurden Treffer von wahrhaft verheerender Wirkung erzielt.

Während des Meetings von Monaco hatte ich Gelegenheit, meine Erfahrungen auch auf die Wasserflugzeuge auszudehnen und ich kann — einen bekannten Ausspruch variierend — sagen, daß die eigentliche Zukunft der Aviatik auf dem Wasser liegt. Es ist dies in erster Linie darin begründet, daß der Flug über Wasser viel ungefährlicher ist als jener über Land. Beim Fluge über dem Meere kann das Wasserflugzeug jederzeit niedergehen, die Luftströmungen sind viel regelmäßiger, es gibt keine Windstöße, keine Wirbel über Wäldern und Tälern, keine Luftlöcher. Die gleichmäßige Atmosphäre über dem Meere ist für den Aviatiker ungefähr das, was der offene Ozean für den Seemann; der Überlandflug dagegen birgt alle jene Tücken, die den Schiffen in der Brandung drohen.

Da das Niedergehen auf dem Meere viel sanfter erfolgt, ist auch die Möglichkeit gegeben, das Gewicht der Wasserflugzeuge bedeutend zu vergrößern und damit auch ihre Tragkraft zu erhöhen. Man kann den Bau von Flugzeugen von 200 bis 300 H. P. Motorenstärke ins Auge fassen,

die mindestens drei Personen mitführen, eine Einrichtung für drahtlose Telegraphie an Bord haben und einen genügenden Kraftüberschuß besitzen, um gegen Stürme anzukämpfen. Der Hydroaéroplan ist der berufene Wächter und Verteidiger der Küste. Mit einem Schnellfeuergeschütz ausgerüstet, kann er auf Torpedoboote Jagd machen; er wird in den meisten Fällen die Annäherung von Unterseesbooten bemerken und auf telegraphischem Wege rechtzeitig melden können. Jenes Land, das die besser organisierte Flotte von Wasserflugzeugen besitzt, hat auch die maritime Überlegenheit. Deshalb wäre es auch geboten, ohne Zögern an die Konstruktion schwerer, mit starkem Motor ausgestatteter Flugzeuge zu schreiten, die einen großen Aktionsradius haben. Diese wären die Panzerkreuzer der Luftflotte, während die jetzigen leichten Flugmaschinen nur ihre Kundschafter sind.

Ob es sich nun um Wasser- oder Landflugzeuge handelt, ihre Dienste im Kriegsfall sind so unschätzbar, daß jede Macht, die dies außer Auge läßt, es bereuen wird.

Henri Brigi.*

ZUM FIASKO VON MONACO.

Der klägliche Mißerfolg der Wasserflugzeuge bei dem Meeting von Monaco scheint das energische Bestreben der französischen Konstrukteure im Gefolge zu haben, nicht so sehr, es jetzt besser zu machen, als vielmehr —: leichtere Bedingungen für die kommenden Bewerbe durchzusetzen, was natürlich auch ein Standpunkt ist. So wird ja z. B. gemeldet, daß die Syndikatskammer der Luftfahrtindustriellen Frankreichs beschlossen hat, von einer Beteiligung an dem für August angesprochenen Wettbewerb in Deauville abzustehen, weil die Bedingungen zu schwer seien. Nun sind aber die Bestimmungen für diesen Wettbewerb gerade besonders sorgsam ausgearbeitet worden, weil der Wettbewerb zum Teil die Basis für die geplanten Ankäufe der Marineverwaltung bilden soll und demgemäß auch mit dem Preis des Ministeriums in Verbindung steht.*)

In dem eingeweihten Kreise war man über das Ergebnis des Meetings von Monaco nicht sonderlich überrascht. Es war nämlich offenkundig,

*) Wie sehr heute die Fabrikanten eine Macht und einen Einfluß ausüben, der durchaus nicht im Interesse der Sache liegt, zeigt die nachfolgende Zeitungsmeldung: »Der französische Aero-Klub hat vor einigen Wochen das Reglement des Wasserflugzeug-Meetings veröffentlicht, das er im August in Deauville mit einer Dotierung von 100.000 Francs an Preisen zu veranstalten gedenkt. Die strengen Bedingungen des Wettbewerbs, speziell bezüglich der Beschaffenheit der Apparate, die im Einvernehmen mit dem Marineministerium festgelegt worden sind, haben dem Zorn der französischen Flugmaschinenfabrikanten erregt, die sich nicht zum zweitenmal einem Mißerfolg wie dem in Monte Carlo erhitzen lassen wollen und, wie schon berichtet, das Meeting mit Boykott zu belagern drohen. Daraufhin haben Aero-Klub und Marineministerium sofort den Rückzug angetreten, das heißt das alte Reglement aufgehoben und ein neues herausgegeben, das ganz wesentlich milder ist. Aus dem Mittelweg ist also ersichtlich, daß in Frankreich das — Marineministerium und der Aero-Klub nach der Pfeife der Fabrikanten tanzen, anstatt umgekehrt die Spekulationen nach der Pfeife der Staatsverwaltung und der sportlichen Oberbühnen Ministerium und Aero-Klub, abzuwaschen den Fabrikanten — »d. h. Rückzug antreten und kapitulieren«. Das sind wirklich traurige Zustände. F. S.

daß sich die Konstrukteure gar nicht ins Zeug legten, um technisch einwandfreie Lösungen der durch die Natur des Bewerbes gestellten Aufgaben zu bringen. Vielmehr ließen sie die Ereignisse mit einer gewissen souveränen Nonchalance verlaufen. Einen sehr beredten Artikel darüber schreibt Henri Mirgnet im »Aérophile«. Aus seinem Inhalt sei hier einiges wiedergegeben:

»Das heutige Meeting von Monaco, das zweite, an welchem Flugzeuge sich beteiligten, endete genau so, wie wir es vorausgesehen hatten. Nicht eines von den vorhandenen sechzehn Hydroavions hat das ganze Programm absolviert! Wenn man sich, ohne weiter nachzudenken, an das Ergebnis in seiner ganzen Brutalität halten wollte, so könnte man vielleicht zu dem raschen Schluß verleitet werden, daß das Reglement schlecht ausstudiert und ausgearbeitet gewesen sei und Unmöglichkeiten enthalten habe, vor denen die Apparate natürlich versagen mußten. In Wirklichkeit stimmt aber dieser Schluß nicht; und wenn man auch zugeben muß, daß die gestellten Aufgaben keine Spielerei waren, so muß doch vor allem auf den Punkt hingewiesen werden, daß die meisten Konkurrenten sich nicht darauf eingerichtet hatten, die geforderten Prüfungen mit dem Maximum von Chance zu bestehen. Wenn man bedenkt, daß nur sieben von den Konkurrenten durch die Ausscheidungen bis zu den eigentlichen Kämpfen vorgedrungen sind, während die anderen durch ihre Fehler eliminiert wurden aus Mangel an Vorbereitung, da kann man weiter nichts als die Nonchalance beklagen, die uns Franzosen auch in anderen Sports schon bittere Niederlagen eingebracht hat.

Daß kein Konkurrent die 500 km des Grand Prix zurückzulegen vermochte, verstehen wir sehr gut; wir akzeptieren es auch ohne Schwierigkeit, daß die Kreuzfahrt jenen verhängnisvoll wurde, die sich an sie heranwagten; aber was wir nicht fassen wollen, das ist die Tatsache, daß alle anwesenden Konkurrenten davor zurückscheuten, ihre Apparate im Hafen untergebracht zu lassen. Das zeigt den schwächsten Punkt.

Nehmen wir einmal die Besten her: diejenigen, welche sich an den Kreuzflug von 80 km machten. Was sehen wir da? Moineau, dessen Bréguet-Apparat in San Remo des ins Wasser geratenden Motors wegen versagt, probiert, ihn remorquieren zu lassen. Zweimal reißt die Trosse ab und schließlich muß man auf die Bergung des Apparates verzichten. Weymann auf Niuport, Fischer auf H. Farman zerbrechen ihre Maschinen beim Herabgehen aufs Meer in Beaulieu. Gaubert auf M. Farman und Brégi auf Bréguet bleiben klug in geschützter Lage in Beaulieu und tun nicht weiter mit. Nun können wir schon gute Lehren daraus ziehen. Der Zwischenfall von Moineau zeigt die Notwendigkeit an, den Motor vor der Berührung mit den Wellen zu bewahren; die Akzidents von Weymann und Fischer beweisen die Notwendigkeit einer besseren Verbindung zwischen dem aviatischen und dem

nautischen Teil der Maschine, und alle Eliminationen bei den rein nautischen Vorproben schrien nach einem gründlichen Studium der Schwimmer.«

Der Zwischenfall mit dem Apparat von Moineau spielte sich, wie hier erinnert sei, so ab: Den beiden im Rennen befindlichen Bréguet-Piloten Brégi und Moineau wurde geraten, in Beaulieu zu bleiben, um besseres Wetter abzuwarten. Während Brégi den Rat befolgte, wollte Moineau keine Zeit verlieren und unterzog sich der Wasserfahrt. Sodann wendete er mit dem Wind im Rücken und flog nach San Remo. Dort war das Meer noch schlimmer als in Beaulieu. Der Zweidecker setzte sich ohne Unfall auf die Wellen, hatte aber Schwierigkeiten, fortzuschwimmen. 17 Minuten lang kämpfte der Apparat gegen die Wellen, die so hoch gingen, daß sie den Hafendamm ganz überspülten. Der Motor, der mehrmals unter Wasser geriet, blieb stehen, und da der Pilot damit die Gewalt über seine Maschine verloren hatte, wollte er sich von einem Schleppdampfer in den Hafen bringen lassen. Kaum hatte aber der Dampfer den Apparat ins Schlepptau genommen, als die Maschine kenterte und die beiden Insassen, Moineau und sein Passagier, ins Wasser fielen. Sie konnten sich am Mittelschwimmer festklammern, bis sie ein Boot aufnahmen. Der Seegang war so schwer geworden, daß die Schlepptrasse zweimal riß und der Kapitän des Dampfers darauf verzichten mußte, das Wrack in den Hafen zu bringen. Der Apparat wurde später ans Land gespült.

»Was den Schwimmteiler der Apparate anbelangt, haben wir in Monaco eine sonderbare Feststellung gemacht: kein einziger Apparat war dort zu sehen, dessen Schwimmteiler der bootförmige Rumpf gewesen wäre; nicht in einem einzigen Exemplar war also jener Wasserflugzeugtypus vertreten, der jenseits des Atlantischen Ozeans so glänzende Erfolge zu verzeichnen hat. Was dort drüben eine Wahrheit ist, soll herbüben keine sein? Unsere Konstrukteure haben jene Apparate noch zu wenig studiert. Haben die drüben recht mit ihrem System oder wir mit den Schwimmern? Eine kitzliche Frage, aber man wird im Urteil doch wohl mehr auf die Seite der reicheren Erfahrung neigen, also auf die Seite unserer Vorgänger in dieser besonderen Technik. Die große Schwierigkeit für die Flugzeuge mit Schwimmern wird immer das Herabgehen aufs Meer bilden. Es ist eine wesentlich andere Sache, in 90 km Geschwindigkeit sich auf die Wogen zu setzen oder das gleiche Manöver auf der ruhigen Oberfläche eines Teiches oder Sees auszuführen. Das Zusammentreffen mit einer Welle im ersten Fall kann im Nu das Umstürzen des Apparates verursachen. Dazu kommt, daß nach den Aussagen selbst der besten Piloten die Höhenschätzung über dem Wasserspiegel recht unsicher ist; man richtet den Apparat oft zu spät auf, und dann ist es um die untere Partie des Apparates und schließlich um diesen selbst geschehen.

Wirklich ernste Arbeit führt aber auch bei den Wasserflugzeugen zu einem gewissen Erfolg. Der Sieger im Pokal des International Sporting Club, Gaubert, ist nicht bloß ein vortrefflicher Leuker, sondern auch ein gewissenhafter Mann, der nie etwas dem Zufall überläßt, sondern alles sorgfältig vorbereitet. Als sich vor einigen Monaten Gaubert zur Teilnahme an dem Meeting von Monaco entschloß, sagte er voll Vertrauen: Ich werde siegen. Der feste Wille, der sein Tun beherrschte, hat gewiß zum Erfolg stark beigetragen. Um zu siegen, muß man vor allem wollen, und wollen, das ist, sich vorbereiten. Wie viele mögen so ernstlich gestrebt haben? Das Ergebnis des Meetings hat es gezeigt.

Doch zurück zu dem Reglement des Meetings! Wenn wir wünschen, daß dieses nicht ganz umsonst gewesen sei, müssen wir die Lehren festhalten, die es uns einbrachte, und nach ihnen handeln. Mag sein, daß das schwere Reglement um ein wenig verfrüht war; aber es war gut, und darum sind wir auch dafür, daß dasselbe für den gleichen Wettbewerb 1914 zur Gänze aufrecht bleiben solle. Nur muß man für den Flug über die 500 km eine Minimalleistung festlegen, sonst verliert diese Prüfung ihren charakteristischen Wert.

Die eine Lektion möge den Konkurrenten genügen: von nun an wäre es unverzeihlich, so unvorbereitet zum Bewerb zu kommen wie diesmal.

Die Worte des französischen Autors sind interessant; nicht bloß seiner allgemeinen Lehren wegen, sondern z. B. auch wegen seiner Bemerkungen über die Maschine mit den primitiven Schwimmern. Man kann den Gedanken nicht von der Hand weisen, daß die ganze kufenartige Verwendung von Schwimmkörpern, als eine notdürftige Adaptierung von Landmaschinen für Wasserfahrten, mit der gewissen überhastenden Sorglosigkeit, die Mirguet aufs Korn nimmt, irgendwie zusammenhänge. Es scheint, daß die den Landmaschinen allzu ähnlichen Wasserflugzeuge noch viel zu wenig durchdacht worden sind; der Mangel an Vorbereitung, an organischer Entwicklung macht sich, wie es scheint, fühlbar geltend. In verstärktem Maß gilt vielleicht hier, was ein deutscher Autor, Oberingenieur von Gramatki, in einer vorzüglichen und höchst lesenswerten Broschüre über die Zukunft des Flugwesens*, auf das Gesamtgebiet der Aviatik zielend, gedankenvoll ausspricht:

»Wir erben zu viel vom Geiste der Maschine und zu wenig vom Geiste der Natur. Die Maschine, die eine halbe Million gleicher Gegenstände fix und fertig aus ihrem Rachen speit, nachdem sie mit einem anderen Organ den Rohstoff dazu verschluckt, fängt an, das böse Beispiel unseres Marschtempo zu werden auf dem Wege der Entwicklung.

Wir wissen aus den Gesetzen der Natur, daß zur Entwicklung bestimmter Organe, zur

Hebung bestimmter Entwicklungsstufen eine ganz bestimmte Zeit erforderlich ist, eine Zeit, die in einem bestimmten Verhältnis zu den zur Verfügung stehenden Kräften steht, und wir wissen, daß unbrauchbares Zeug aus dem ganzen Beginnen resultiert, wenn diese Zeit nicht innegehalten wird. Das ist nicht eine Spezialregel, eine Feiertagsidee der Natur, sondern das ist ihr ernstes Werktagsgesetz, ihre ewige und eiserne Regel, nach der sie gestaltet, und sie lautet: »Jede Entwicklung bedingt, wenn sie ihr Ziel zweckmäßig erreichen soll, eine Spanne Zeit, die im Verhältnis zu den verfügbaren Kräften steht.« Der Mensch kann diese Regel im wirtschaftlichen, im künstlerischen und gewißlich auch im technischen Leben mit aller Eindringlichkeit beachten, und es wird zu seinem Guten sein.

Wenn wir in diesem rasenden Tempo vorwärtsgehen, so fallen wir außerdem einer zweiten bedenklichen Täuschung zum Opfer, und die beruht darin, daß wir anfangen zu verwechseln, was Leistung der Maschine und was Leistung der sie bedienenden Person ist. Wir wissen, daß Akrobaten auf dem Einrad ebenso fahren können wie ein gewöhnlicher Mensch auf dem Zweirad, und es ist daher denkbar, daß hervorragend befähigte Menschen mit einer unvollkommenen Flugmaschine Erstaunliches leisten.

Es kommt aber noch etwas anderes hinzu. Die Aviatik ist ein Zweig der Technik, bei dessen Arbeiten und Schaffen Menschenleben in ungewöhnlich hohem Maße gefährdet sind. Gerade hier heißt es mit aller Sorgfalt, mit aller Vorsicht vorwärts gehen.

Und schon will man den Ozean im Flugzeug überqueren und nach dem Südpol fliegen!

Wir sind noch nicht so weit! Wir sind lange noch nicht so weit! Wir haben zu lernen, eine Sache zu entwickeln und sie nicht zu forcieren. Das verfügbare Kapital soll der Entwicklung zugewendet werden und nicht der Vergewaltigung der äußeren und inneren Faktoren derselben. Dann kommen wir vorwärts; aber mit dem Kapital für unsinnige, mit den verfügbaren Kräften nicht übereinstimmende Leistungen fahren wir die Sache in den Abgrund. Leider ist der Intellekt unserer Zeit gerade in dieser Richtung so schwer angekränkt. Der degenerierte Mensch hat keine Geduld, ihm geht nichts schnell genug; denn es fehlen ihm die natürlichen Hemmungen. Und ein ähnliches Bild sehen wir mit Bedauern bei dieser an und für sich so herrlichen Sache der Fliegerei. Nervosität greift auch hier leider in das Räderwerk ein, und wenn sie sich auch die Maske der Begeisterung und des Fortschritts aufsetzt, der nüchterne Beobachter wird sie doch an ihrem Gebaren erkennen und die Allgemeinheit an ihren Folgen.

Es sei schließlich erwähnt, daß hinsichtlich der Abhaltungsart der Wasserflugzeugbewerbe nicht bloß in Frankreich, sondern auch in Deutschland ein Rückschritt stattfindet. Denn nach dem vor einem

*) »Die Zukunft des Flugwesens. Erfolg und Flasco.« Erschienen 1912 in Berlin im Verlag Neues Leben.

Jahre abgehaltenen Wettbewerb in Heiligendamm, also einem Meermeeting, ist der heutige Bewerb auf dem Bodensee jedenfalls ein bedeutender Schritt von der schwierigeren zur leichteren Form, ein Schritt, dem die deutsche Marineverwaltung anfangs nicht hold war, dem sie sich aber schließlich doch anbequeme.

EIN KURIOSER FLUG.

Ein merkwürdiger Fall, der kaum glaublich klingt, aber doch registriert werden muß, weil er durch erstre Zeugnisse dokumentiert ist, hat sich vor einiger Zeit in Frankreich zgetragen. Hauptmann Aubry hat nämlich bei einem Flug eine Strecke mit gänzlich umgekehrtem Apparat (Kopf unten, Füße oben) zurückgelegt. Aus der verkehrten Lage, in die der Äroplan durch heftige Windstöße geraten war, richtete er sich wieder auf und landete glücklich. An dieser Stelle wird von dem seltsamen Vorkommnis, das sich im März zutrug, erst jetzt Notiz genommen, da eben jetzt eine dokumentierte Mitteilung vorliegt, und zwar in der »Revue Aéronautique«, die ein von mehreren Offizieren, Augenzeugen, unterfertigtes bestätigendes Schriftstück reproduziert.

Hauptmann Aubry berichtet über seinen Flug das Folgende.

»Am 24. März 1913 (Ostermontag) unternahm ich bei Villerupt einen Erkundungsflug. Nach 35 Minuten machte ich mich auf den Rückweg. Ich hatte in 750 m Höhe einen Gegenwind von etwa 10 m/s. Nachdem ich ohne besondere Schwierigkeit über die Täler der Moulans und der Chiers gelangt war, kam ich über das Plateau von Longwy-Tellancourt; ich flog 3 km weit über mein Landungsgebiet hinaus, weil ich damit rechnete, bei dem Spiralenflug, den ich jetzt vorhatte, vom Wind abgetrieben zu werden. Die Windstöße wurden heftig.

Um den Gleitflug zu beginnen, stellte ich den Motor ab. Just in diesem Moment kamen wieder Böen daher. Ich hatte den Apparat nach vorn geneigt und nun trafen die Windstöße die oberen Flächen der Flügel des Eindeckers. Infolgedessen geriet der Apparat in eine genau vertikale Stellung. Ich versuchte, ihn während des Falles von 700 m bis etwa 400 m anzufrachten, doch das war vergeblich; vielmehr fühlte ich, wie sich der Eindecker nach und nach gänzlich umlegte, mit dem Fahrgestell nach oben. In ungefähr 400 m Höhe hatte der (umgekehrte) Äroplan so ziemlich eine horizontale Lage erreicht und ging nun in einen verkehrten Gleitflug über. Ich hing, Kopf unten, von meinem Sitz herab, mit den Schenkeln festgeklammert, die Hände am Volant. Um die Erde zu sehen, mußte ich den Kopf zurückneigen, wie man sonst tut, um emporzublicken. Während dieses verkehrten Gleitfluges verminderte sich die Schnelligkeit des Falles bedeutend, bis der Apparat in etwa 350 m Höhe wieder in die Vertikale überging, die er 100 m ober dem Erdboden erreichte. Diesen Augenblick hatte ich erhofft, um energisch zu handeln. Ein kräftiger Zug an dem Steuerhebel und ich richtete den Apparat auf; er nahm in 70 bis 80 m Höhe bereits seine normale Lage an.

Nun wollte ich zuerst gleich zur Landung schreiten, bemerkte aber, daß der Boden unter mir angeschackerte Erde war und daß ich den Wind im Rücken hatte. Ich beschloß also, mein Flugfeld anzuschauen, von dem ich ungefähr 3 km weit entfernt war.

Mein Motor ging tadellos wieder an, ich regulierte den Benzinfluß und fuhr, als ob nichts vorgefallen wäre, aufs Flugfeld, wo ich ohne jeden Schaden landete. Ich wollte nun gleich nochmals zu einem kleinen Flug ansteigen, um mir zu einer feinen Impression von dem soeben überstandenen Erlebnis keine Zeit zu lassen. Aber mein Mechaniker, der vom Boden aus alles mit angesehen hatte und mich mit Tränen empfieng, machte mich mit erstärkter Stimme darauf aufmerksam, daß die oberen Spanndrähte gelitten hätten, was bei ihrer großen Beanspruchung nicht wunderzunehmen war. So versuchte ich dens

auf den zweiten Flug und widmete dem Nachmittag der Untersuchung und Regulierung der Spanndrähte.

Mehrere Offiziere hatten, wie gesagt, den seltsamen Flug des Hauptmannes Aubry genau verfolgt.

DER STURZ AUS DEM »ZÜRICH«.

Wie schon gemeldet, stürzte Fran Eggmann am 18. Mai bei Landsberg in Bayern aus dem in Zürich angestiegenen Ballon »Zürich«, den der bekannte Ballonpilot Dr. Schneeli führte. Der Sturz erfolgte nach einer mißlungenen Landung aus 300—400 m Höhe und hatte natürlich den sofortigen Tod der Dame zur Folge. Dramatisch waren die dem Sturz vorhergegangenen Augenblicke, wo der Führer sich mit verzweifelter Kraft bestrehte, die Entgleitende zu retten.

Da die verschiedenen über den Verlauf der Fahrt sowie über die unmittelbaren Ursachen des Unglücks kursierenden Versionen manches unangeklärt ließen, sich wohl auch teilweise widersprachen, ist es, am schließlich ein klares Bild der Vorgänge zu gewinnen, von Interesse, die authentischen Mitteilungen zu betrachten, die der oberelschweizerische Verein für Luftschiffahrt veröffentlicht.

Es bestätigt sich, daß die Landung bei Starnberg mit Rücksicht auf Fran Eggmann eingeleitet wurde, die in der Höhe von etwa 3000 m von Unwohlsein (Höhenkrankheit) befallen wurde. Als der Führer den Ballon zum Sinken gebracht hatte, begann Fran Eggmann in 2000 m Höhe sich besser zu fühlen. Dr. Schneeli ließ unter bremsenden Ballastabgaben den Ballon langsam zur Erde herabgehen.

Auf Anweisung des Führers ergriffen die Passagiere vorsichtsmäßig die Korbleine. Der Anprall, der nicht besonders heftig war, brachte den Korb nach vorne zum Umkippen. Der an der Schleifseile stehende Herr wurde über Bord geworfen.

In dem Augenblicke, wo der Korb sich wieder aufrichtete, sah der Führer, daß Fran Eggmann, die an der Schmalseite des Korbes stand und sich von ihrem Unwohlsein noch nicht völlig erholt hatte, über den Korbtrand fiel, sich aber an den Korbleinen festhielt, so daß sie mit dem Rücken gegen die Korbwand frei in der Luft hing. Da der Ballon aber, durch das Gewicht eines Passagiers erreicht, wieder in die Höhe gerissen wurde, war an ein Ausfreien des Ballons mittels der Reifseile nicht zu denken. Der Führer überließ nun zunächst den Ballon sich selbst und griff nach den Handgelenken der Dame, die noch gerade über dem oberen Korbende hervorsah. Er versuchte mit Hilfe des anderen Herrn, sie in den Korb zu ziehen. Aber alle Anstrengungen waren umsonst. Fran Eggmann hing wie leblos und machte, offenbar durch den Schreck gelähmt, keinen Versuch, die verzweifelte Anstrengungen ihrer beiden Begleiter zu unterstützen.

Nun gab es keine andere Rettung, als den Ballon so rasch als möglich an den Erdboden zu hängen. Dies geschah, aber der Ballon machte keine Anstalten zu fallen. Er stieg vielmehr auf etwa 400 m über den Erdboden, als dem Führer, der währenddessen die Dame halten mußte, die Kraft zu versagen begann. Als er fühlte, daß die Handgelenke langsam seinen Händen entglitten, die er mit aller Kraft anklammert hielt, rief er seinen Begleiter zu Hilfe. Dieser konnte aber nicht mehr zusehen. Die Kraft des Führers war zu Ende und er sah mit Schauern, daß die Dame in die Tiefe stürzte.

Einen Augenblick versagten die überanstrengten Nerven. Dann galt es dem Ballon mit Gewalt zur Erde zu ziehen. Trotzdem sich die beiden Herren gemeinsam an die Ventilline hängten, stieg der Ballon vermöge des erneuten Auftriebs weiter bis auf 2500 m. Erst als der Ammersee überflogen war, konnte der Ballon zu Boden gebracht werden. Die Landung erfolgte bei Oberbrunn im Bezirk Starnberg.

DIE BERLINER FLUGWOCHE.

Auf dem Flugplatz Johannisthal bei Berlin wurde in der Zeit vom 25. Mai bis 1. Juni eine reize nationale Flugwoche abgehalten, die mit 65.000 M. dotiert war und an der sich von 38 gemeldeten 36 Flieger mit 45 Apparaten beteiligten.

Das Programm des Eröffnungstages blieb auf den Wettbewerb um die größte Gesamtflugzeit beschränkt, der der böige Wind es rüthlich erscheinen ließ, von den Konkurrenzen im kürzesten Anlauf abzustehen. Linnekogel (Rumpler-Taube) war 1:41:00, Stiplocheck (Jennius-Stahltaube) 1:37:00, Wieting (Rumpler-Taube) 1:30:01, Stägge (Flugmaschine Wright) 1:24:00, Schledack (Allgemeine Fluggesellschaft) 1:19:00, Stiefvater (Jennius-Stahltaube) 1:08:00 in den Läften. 14 weitere Flieger flogen weniger als eine Stunde.

Am zweiten Tage ereigneten sich einige Unfälle, bei denen die Maschinen wohl stark beschädigt wurden, die Flieger aber mit leichteren Verletzungen davonkamen. In die Eintönigkeit der Dauerflüge brachte der Wettbewerb um den kürzesten Anlauf etwas Abwechslung, indem Gasser mit 545 m die beste Leistung erzielte. Stiplocheck flog mit Passagier 1:42:00, Stägge 1:42:00, Michaelis 1:39:00, Wieting 1:36:00, Linnekogel 1:16:00 und Langer 1:05:00. Außerdem stiegen noch 17 Flieger auf, die aber nur kurze Zeit in den Läften blieben.

Weniger glücklich als die Unfälle des zweiten Tages verlief am 27. Mai der Sturz des 23jährigen Michaelis. Er probierte zeitlich früh einen neuen Etich-Eindecker aus, mit dem er schmittags im Aéroplanrennen starten wollte. Mit großer Geschwindigkeit umkreiste er in einer Höhe von 80 m mehrere Male den Flugplatz, als der Apparat in einer Kurve seitlich abrutschte, senkrecht zu Boden sauste und seinen Lenker unter den Trümmern begrub. Michaelis wurde schwerverletzt ins Spital befördert, wo er am 1. Juni gestorben ist.

Für den dritten Tag war ein Aéroplan-Wettrennen angesetzt, das aber fast wegen mangelnder Beteiligung hätte fallen gelassen werden müssen. Schließlich erschienen sich Haunscheck, Schwand und Laitach, das Rennen zu bestreiten und stiegen auch in dieser Ordnung kurz nacheinander auf. Die zehn Kilometer entfernte Wendemarke umflog Laitach als Erster, eine Minute vor Schwand. Auf dem Rückfluge vergrößerte er seinen Vorsprung und beendete das Rennen in 12:56¹⁰/₁₀₀ vor Schwand, der 16:38¹⁰/₁₀₀ benötigte; Haunscheck war in 17:31¹⁰/₁₀₀. Dritter: Da Schwand aber die vorgeschriebene Minimalhöhe von 200 m nicht erreicht hatte, wurde er preisverloren. Die besten Leistungen im Dauerfliegen waren: ohne Passagier: Haunscheck 46 Minuten, Schwand 34 Minuten; mit Passagier: Stiefvater 1:37:00, Boatsard 1:11:00; mit Passagier und Mindesthöhe 700 m: Linnekogel 1:39:00, Wieting 1:37:00, Langer 1:38:00.

Am vierten Tage fand der Wettbewerb um den kürzesten Anlauf statt, der für den größten Teil der Zuschauer wenig Interessantes bot. Gorrissen ging als Sieger hervor, indem er sich schon nach 77-76 m in die Läfte erheben konnte, wogegen Zahn 103, Janisch 120, Kiessling 120 und Schlegel 126 m benötigten. Haunscheck flog ohne Passagier 1:16:00; mit Passagier waren Stägge 1:27:00, Schlegel 1:15:00 in den Läften. Die längsten Flüge wurden bei den Passagierflügen erzielt, bei denen die Mindesthöhe von 700 m vorgeschrieben war: Linnekogel und Wieting flogen je 2:18:00, Stiplocheck 2:12:00, Langer 2:08:00, Stiefvater 1:24:00. Der Gesamtflieger Colombo geriet beim Landen in eine Vertiefung, der Apparat überschlug sich und wurde stark beschädigt.

Seine Höbepunkt erreichte das Meeting am 25. Mai, an welchem Tage das Rennen der Eindecker mit Motoren von über 80 H. P. stattfand. Von fünf abgegebenen Neuenungen wurden kurz vor dem Start noch zwei zurückgezogen, doch lieferte sich das kleine Feld einen so spannenden Kampf, daß das zahlreiche Publikum voll entschädigt wurde. Laitach (Luftverkehr-Gesellschaft-Eindecker mit 100 H. P. Gröbe-Motor), der als Letzter abkam, entwickelte sofort seine volle Geschwindigkeit,

holte seine Gegner bald ein, sicherte sich noch vor Erreichen der Flugplatzgrenze einen guten Vorsprung und umflog den Wendepunkt eine halbe Minute vor Schlegel (Aviatik-Eindecker mit 100 H. P. Argus-Viersylinder), dem in ungefähr gleichem Zeitintervall Stiplocheck (Jennius-Taube mit 100 H. P. Argus-Sechszylinder) folgte. Auf dem Rückfluge geriet Schlegel in zu große Höhe und wurde von Stiplocheck überholt. Laitach beendete das 20 km lange Rennen in einer Flugzeit von 11:38, Stiplocheck in 12:37¹⁰/₁₀₀ und Schlegel in 13:40¹⁰/₁₀₀. Gegen den Sieger wurde mit der Begründung Protest erhoben, daß sein Motor nicht ordnungsmäßig abgenommen worden war. Diesem Protest wurde auch stattgegeben und Laitach disqualifiziert. Im Wettbewerb um die größte Gesamtflugdauer erzielten die Besten folgende Zeiten: ohne Passagier: Haunscheck 1:01:00; mit Passagier: Stägge 1:26:00, Kammerer 1:13:00, de Ballot 1:11:00, Stiefvater 1:08:00, Schlegel 1:01:00; mit Passagier und Mindesthöhe 700 m: Linnekogel und Wieting je 2:10:00, Stiplocheck 2:01:00.

Das Programm des sechsten Tages war weniger interessant und damensprechend auch der Besuch schwach. Au dem Wettbewerb um den kürzesten Anlauf beteiligten sich nur fünf Flieger. Unter den Eindeckern siegte Laitach mit 49-85 m vor Stiplocheck (62-68 m) und Linnekogel (85-4 m). Den Wettbewerb der Zweidecker gewann Janisch mit 70-1 m vor Stiefvater (73-25 m). Noch schwächer war die Konkurrenz um den kürzesten Anlauf bestritten, in welcher Schlegel 127-5 m erzielte, während die Ablaufstrecke des zweiten Bewerbers Laitach gar nicht gemessen wurde. In den Dauerflügen waren die besten Zeiten folgende: ohne Passagier: Haunscheck 51 Minuten; mit Passagier: Kammerer 1:15:00, Stiefvater 1:12:00, de Ballot 1:11:00; mit Passagier und Mindesthöhe 700 m: Wieting 1:25:00, Langer 1:24:00, Linnekogel und Stiplocheck 1:24:00. Die einzige an dem Meeting beteiligte Dame, Fräulein Gelantschko, debütierte mit einem Fluge von elf Minuten, den sie mit einem hübschen Abflug beendete.

Der vorletzte Tag der Flugwoche wäre infolge der schlechten Witterung wohl nur schwach besucht gewesen, wenn er nicht auf dem Programme das Rennen der Doppeldecker über 80 H. P. gehabt hätte. Als um 7 Uhr abends der Regen nachließ, fanden sich vier Bewerber zum Start ein, und zwar Stiefvater (Aviatik mit 100 H. P. Argus-Motor, Janisch (Otto-Ago mit 100 H. P. Argus), Kiessling (Original-Ago mit 100 H. P. Argus) und Zahn (Original-Ago mit 90 H. P. Argus). Bevor aber noch der Start erteilt werden konnte, setzte der Regen neuerdings ein und die Bewerber berieten eben, ob sie ihre Maschinen unter Dach bringen sollten, als das Startzeichen gegeben wurde. Diesem folgte zunächst nur Janisch, dem dann Kiessling und Zahn nachsetzten. Janisch war nicht mehr einzuholen und landete bei strömendem Regen in 14:56¹⁰/₁₀₀ als Erster, Kiessling benötigte 17:03¹⁰/₁₀₀, Zahn 20:18¹⁰/₁₀₀. Im Wettbewerb um die größte Gesamtflugdauer wurde infolge der ungünstigen Witterung nur mäßige Zeiten erzielt.

Das in bezug auf Organisation bisher so glett verlaufene Meeting endete mit einem Mißton. Der am 27. Mai abgestürzte Chieflot der Sportflieger-Gesellschaft, Gustav Adolf Michaelis, war am Sonntag vormittags seinen Verletzungen erlegen und der Band deutscher Flugzeugführer beschloß, das Andenken des Verunglückten dadurch zu ehren, daß die Flieger sich am Nachmittage nicht an den Wettbewerben beteiligten, sondern nur Ehrenrunden in der Dauer von 20 Minuten absolvieren. Nachdem aber die Flugplatzgesellschaft von diesem Beschlusse zu spät in Kenntnis gesetzt wurde, konnte sie das Ausfallen der Konkurrenzen nicht genügend bekanntgeben, und da das auf dem Programm stehende Aéroplanrennen auf das Sonntagspublikum eine große Anziehungskraft ausübte, hatte der Flugplatz einen wahren Massenbesuch zu verzeichnen. Vergeblich wartete die von den Vorfällen nichts ahnende Menge auf den Beginn der Wettbewerbe, dessen Verspörung sie sich in Anbetracht des prächtigen Wetters nicht erklären konnte. Haunscheck

war der einzige, der sich entgegen dem Willen seiner Kollegen entschloß, dem Publikum mit einem Dauerflug doch wenigstens etwas für sein Geld zu bieten und damit die wachsende Erregung zu befriedigen. Da alle übrigen Flieger auf ihrem Beschlusse, nur außer Konkurrenz zu starten, beharrten, erklärte die Sportleitung am 7. Uhr die Wettbewerbe für geschlossen, worauf sich noch einige Aeroplane in die Lüste erhoben.

Das Preisgericht hat entschieden, daß die zur Verfügung stehenden 56.000 M. in nachstehender Weise zur Verteilung gelangen:

Kürzester Anlauf (7000 M.): a) Eindecker: Schlegel (Aviatik) M. 1287-50; b) Doppeldecker: v. Gorissen (Ago) M. 1287-50; Zahn (Ago) M. 742-50; Kieseling (Ago) 495 M. Preis des K. A.-Kl.: v. Gorissen 1980 M. Gesamtsumme M. 6692-50.

Kürzester Anlauf (5000 M.): a) Eindecker: Laitsch (L. V. G.) M. 1287-50; Stiploschek (Jeannin) M. 742-50; Linnekegel (Rumpler-E.) 495 M. b) Doppeldecker: Janisch (Otto) M. 1287-50; Viktor Stöffler (Aviatik) M. 742-50; Zahn (Ago) 1. 495 M. Gesamtsumme: 4950 M.

Dauerwettbewerb ohne Fingstang. (1 Minute: 1'2001119 Mark): Friedrich (A. F. G.) 7 Minuten, M. 8-49; Schiedke (A. F. G.) 298 Minuten, M. 361-68; V. Stöffler (Aviatik) 6 Minuten, 6 M.; Schlegel (Aviatik) 51 Minuten, M. 61-20; Fri. Galantschikoff (Fokker) 11 Minuten, M. 13-21; Haaschke 296 Minuten, M. 355-23; Roth (Harian) 14 Minuten, M. 16-80; Schwand (Grade) 174 Minuten, Mark 208-82; Mäler (Grade) 83 Minuten, M. 99-61. Gesamtsumme: M. 1120-91.

Dauerwettbewerb mit Fingstang. (1 Minute: Mark 2'400223): v. Gorissen (Ago) 20 Minuten, 48 M.; Kieseling (Ago) 155 Minuten, M. 872-03; Zahn (Ago) 98 Minuten, M. 228-23; Friedrich (A. F. G.) 7 Minuten, M. 16-80; Schauberg (D. F. W.) 65 Minuten, M. 166-01; Viktor Stöffler (Aviatik) 878 Minuten, Mark 907-29; Schlegel (Aviatik) 274 Minuten, M. 657-67; Kammerer (Wright) 188 Minuten, M. 451-24; Sedlmayr (Wright) 17 Minuten, M. 40-81; Stäber (Wright) 56 Minuten, M. 131-41; Boudart (Wright) 28 Minuten, M. 67-21; d'Ballod (M. B.) 191 Minuten, M. 458-41; Roth (Harian) 98 Minuten, M. 93-60; Wecker (Harian) 6 Minuten, Mark 14-40; Stiploschek (Jeannin) 653 Minuten, M. 1684-94; Stiefvater (Jeannin) 948 Minuten, M. 835-28; Freindt (Jeannin) 228 Minuten, M. 547-25; Langer (Pfeil) 484 Minuten, M. 1161-71; Janisch (Otto) 193 Minuten, Mark 463-24; Linnekegel (Rumpler) 661 Minuten, M. 1686-64; Wieting (Rumpler) 667 Minuten, M. 1600-95; Michaelis (Erich) 145 Minuten, M. 848-04. Gesamtsumme: Mark 11749-09.

Dauerwettbewerb mit Fingstang und vorgeschriebener Höhe. (1 Minute: M. 5'7827103): Viktor Stöffler (Aviatik) 8-9 Minuten, M. 19-2-51; Schlegel (Aviatik) 100 Minuten, M. 678-27; Stiploschek (Jeannin) 548 Minuten, M. 81-8-98; Langer (Pfeil) 850 Minuten M. 2023-95; Linnekegel (Rumpler) 569 Minuten M. 923-54; Wieting (Rumpler) 687 Minuten, M. 8106-31; Michaelis (Erich) 145 Minuten, M. 838-49. Zusammen: 87.720 M.

Darüber haben in den Dauerwettbewerben gesiegt: ohne Fingstang Haaschke; mit Fingstang Wieting; mit Fingstang und vorgeschriebener Mindesthöhe Linnekegel.

Der Preis von 1000 M. für Damen als Teilnehmerinnen am Dauerwettbewerb gelangte nicht zur Auszahlung, da die einzige teilnehmende Dame, Fräulein Galantschikoff, im ganzen nur 11 Minuten geflogen ist.

Rennen (15.000 M.): a) Eindecker unter 80 H.P.: Laitsch (L. V. G.) 3340 M., Haaschke (H.) 1650 M.; b) Eindecker über 80 H.P.: Stiploschek (Jeannin) 8300 M., Schlegel (Aviatik) 1650 M.; c) Doppeldecker über 80 H.P.: Janisch (Otto) 8800 M., Kieseling (Ago) 1650 M.

UM DEN POMMERY-Preis.

PARIS—WARSCHAU (1400 km) in 13:23:00.

Unter den zahlreichen Wettbewerben, die den Aviatikern offen stehen, nimmt der Pommery-Preis einen besonderen Platz ein. Er wird in jedem Jahre zweimal ausgeschrieben und besteht in einer Halbjahrsprämie von 2400 Francs, die jenem Flieger zufällt, der im Laufe eines Semesters von französischem Boden aus zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang den längsten Distanzflug macht. Der Preis wird von den besten Fliegern erworben, deren Leistungen sich von Semester zu Semester überbieten. Er hat wesentlich dazu beigetragen, die Überlandflüge auf Distanzen auszuweiten, die man zur Zeit seiner Stiftung nicht erträumen konnte.

Am 10. Juni vollbrachte nun der französische Pilot Brindejone des Monlineux, der sich schon wiederholt einen Erfolg auf den Preis beworben hat, eine Leistung, die nicht nur ihrer Distanz nach einen Weltrekord bedeutet, sondern auch in Anbetracht der schwierigen Umstände, unter denen sie erwungen wurde, alle bisherigen Distanzflüge in den Schatten stellt.

Ganz allein, nur auf sich, Kompaß und Karte angewiesen, stieg Brindejone des Monlineux am 10. Juni um 8 Uhr 37 Minuten früh an einem 80 H. P. Morane Saulnier-Eindecker vom Flugfeld Villacoublay bei Paris auf, mit der Absicht, über Berlin nach Warschau zu fliegen. Um 6 Uhr 45 Minuten, also nach 8:08:00 landete er auf dem 470 km entfernten Flugplatz Wanne bei Essen. Er hat auf dieser Etappe seiner Luftreise eine durchschnittliche Stundengeschwindigkeit von 155 km entwickelt.

Nach genau zweistündigem Aufenthalte setzte Brindejone seinen Flug fort. Der Wind hatte sich inzwischen bedeutend verstärkt und wuchs im letzten Teile der Etappe Wanne—Berlin zum Sturme an. Der Geschwindigkeit des Fluges kam der Rückenwind sehr zu statten und Brindejone erreichte den 480 km entfernten Berliner Flugplatz Johannisthal schon um 11 Uhr 4 Minuten vormittags, also nach 2:19:00. Er hat diesen Teil der Strecke mit der enormen mittleren Stundengeschwindigkeit von 185-64 km durchflogen.

Inmitten des stürmigen Windes landete Brindejone mit meisterhafter Geschicklichkeit in elegantem Gleitfluge, betrieb, ohne sich selbst Zeit zur Ruhe zu gönnen, die Ergänzung der Betriebsstoffe und nach kaum 3 1/2 Stunden Aufenthalt machte er sich trotz des Orkans, der auf dem Flugplatz große Verheerungen anrichtete, zum Weiterflug bereit.

Um 9 Uhr 37 stieg Brindejone vom Flugplatz Johannisthal auf und nahm nach einer Runde den Kurs auf Warschau. Um 4 Uhr überflog er Posen und um 5 Uhr 14, nach einem Finge von 2:87:00 traf er in Warschau ein. Da die Luftlinie Berlin—Warschau ungefähr 500 km mißt, war die mittlere Stundengeschwindigkeit 190 km.

Der kühne Aviatiker hat die 1400 km lange Strecke Paris—Warschau in einem Zeitraume von 13:23:00, die Zwischenlandungen abgerechnet, in einer reinen Flingzeit von 8:06:00 zurückgelegt und über die ganze Strecke eine mittlere Stundengeschwindigkeit von 178-196 km erzielt. Vergleichsweise sei erwähnt, daß der schnellste Zug

DIE „WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“ sollte jedermann abonnieren, der sich für Luftschiffahrt und Flingtechnik interessiert, denn er findet darin regelmäßig alles Neue und Wissenswertes aus diesen beiden Gebieten.

für die Strecke Paris—Berlin—Warschan 27 Stunden benötigt.

Der Wettbewerb um den Pommery-Preis hat bisher folgende Leistungen gezeigt. 1911: Védrières, Paris—Poitiers, 336 km; zweites Semester: Védrières, Paris—Angoulême, 400 km; 1912: Bedel, Villacoublay—Biarritz, 645-28 km; zweites Semester: Daucourt, Valenciennes—Biarritz, 852 km; 1913: Gaillaux, Biarritz—Kollum, 1290 km.

TODESSTURZ DES PILOTEN SEIDL.

Auf dem Fluge von Wiener-Neustadt nach Aspern ist am Abend des 10. Juni der Pilot Franz Georg Seidl nahe dem Ziele abgestürzt und während des Transportes nach dem Spitale erlag er seinen schweren Verletzungen.

Franz Seidl, der im Dienste der Motorluftfahrzeug-gesellschaft stand, war für die Asperner Flugwoche genannt. Der Flug sollte eine Probe für den Apparat und den Piloten sein. Er flog um 6 Uhr 55 Minuten abends von Wiener-Neustadt ab. Dies wurde telephonisch dem Flugfelde mitgeteilt, wo ihn eine Anzahl Personen erwartete. Um 7 Uhr 17 Minuten erschien Seidl in einer Höhe von etwa 800 m über dem Flugfelde. Sein Apparat, ein Etlich-Eindecker von 85 H. P., schien tadellos zu funktionieren. Der Pilot überquerte das Flugfeld, nahm den Kurs gegen Nordost und stieg in langsamem, gleichmäßigem Gleitflug herab. Er überflog Eßlingen, dann Groß-Enzersdorf und ging auf etwa 150 m herab. Plötzlich neigte sich der Apparat rechts in der Flugrichtung zur Seite und stürzte zu Boden.

Man brach sofort in Automobilen auf, um ihm zu Hilfe zu eilen. Auch von der Sicherheitswache in Aspern begaben sich mehrere Wachleute mittels Fahrrädern auf die Suche nach dem Piloten. In Groß-Enzersdorf kam ihnen ein Wachmann entgegen, der den Verunglückten aufgefunden hatte. Er lag auf einem Acker außerhalb der Ortschaft Groß-Enzersdorf nach der gegen Eßlingen zu gelegenen Seite in der Nähe einer Fabrik. Sein Körper wies schwere Verletzungen auf, darunter mehrfache Brüche, und das Gesicht war durch die beim Absturz erhaltenen Wunden in furchtbarer Weise entstellt. Der Apparat lag auf dem Körper des Verunglückten und war vollständig zertrümmert; die Trümmer mußten erst weggeräumt werden, bevor man dem Abgestürzten Hilfe leisten konnte.

Mittlerweile war auch die Rettungsgesellschaft mit ihrem Automobil auf dem Flugfelde angelangt und von dort aus geleiteten Sicherheitswachen die Ambulanz nach der Unfallstelle. Der Arzt traf den Piloten bereits in sterbendem Zustande an. Er hatte einen Bruch des Schädels, eine Lungenblutung, mehrere rechtsseitige Rippenbrüche und einen Bruch des rechten Unterschenkels erlitten. Er wurde in das Automobil gebettet und sollte in die Unfallstation im Allgemeinen Krankenhaus gebracht werden; auf dem Wege dahin verschied er.

Franz Seidl wurde in Wien am 8. November 1879 geboren. Er war unverheiratet. Ehemals war er einer der besten österreichischen Radrennfahrer, er gewann unter andern die Europameisterschaft im Radfahren und errang namentlich zusammen mit Büchner große Erfolge. Nach der Auflösung der Wiener Radrennbahnen ging er nach

Berlin und zählte längere Zeit zu den besten deutschen Radrennfahrern. Später widmete er sich dem Automobilismus, trat in die Dienste des Herrn Eugen Dreher, spielte in den Semmeringrennen eine gute Rolle und machte auch die ersten Alpenfahrten mit. Vor etwa zwei Jahren wandte er sich der Aviatik zu und trat in die Dienste der Autoplanwerke. Anfangs absolvierte er zahlreiche Passagierflüge, zumeist mit dem Ingenieur Sablatnigg, mit dem er auch einmal das gefährliche Erlebnis teilte, daß der Apparat in Brand geriet. Er bestand dann die Pilotenprüfung. Für das Asperner Flugmeeting hatte er drei Etlich-Apparate angemeldet, und zwar einen mit einem 85 H. P. Hiero-, einen mit einem 90 H. P. Austro-Daimler- und einen mit einem 100 H. P. Mercedes-Motor. Der Flug, bei dem er verunglückte, war sein hundertster Aufstieg, der Apparat derselbe, mit dem Oberleutnant Bier seine Weltrekorde erzielt hat.

Franz Seidl ist das sechste Todesopfer der Aviatik in Österreich. Vor ihm haben folgende Flieger den Tod durch Absturz gefunden: Vinzenz Wiesenbach (Juni 1911 in Wiener-Neustadt), Alexander Mosca (November 1911 in Wiener-Neustadt), Oberleutnant Aristide von Petrovics (November 1912 in Görz), Oberleutnant Eduard Nittner (Februar 1913 in Fischamend) und Hauptmann Deodal Andric (Mai 1913 in Mostar).

DEUTSCHE BALLONFÖHRERINNEN.



FRAU EMMA LA QUIANTE.

(Siehe den Artikel »Die deutsche Frau im Ballone in Nr. 10 und 11 der »Wiener Luftschiffer-Zeitung«.)

ZERSTÖRTE LENKBALLONS.

Schon wieder sind zwei Lenkballons total zu grunde gegangen. Eine telegraphische Nachricht lautet:

Mallaud, 1. Juni. Ein furchtbares Unwetter ist in der vergangenen Nacht über die Stadt und die Umgebung niedergegangen. Der Luftkessel »Uricella« wurde von dem Orkan von seiner Verankerung losgerissen und entführt. In der Nähe von Mouza wurde er dann völlig zerstört aufgefunden. Die Hülle des Luftschiffes ist total zerrissen, die Motoren und die Gondel sind zertrümmert.

Das englische Marineluftschiff »Astra Torres« unternahm am 12. Juni eine Probefahrt; aus unbekannter Ursache trat schon nach einer halben Stunde starker Gasverlust ein, die Hülle wurde in der Mitte geknickt und ging entzwei. Das Luftschiff stürzte zu Boden, die neben Insassen blieben wunderbarerweise unverletzt.

TODESOPFER.

Der deutsche Flugschüler Dietrich erlitt bei dem schon gemeldeten Zusammenstoß zweier Flugzeuge in Johannthal am 14. Mai schwere Verletzungen. Am 28. Mai erlag er denselben.

Auf dem Militär-Flugfelde von St. Petersburg ereignete sich am 19. Mai ein Zusammenstoß zweier Aeroplane, wobei einer der Flieger tödlich verunglückte, der andere, ein Sohn des in Luftschiffkreisen bekannten russischen Generals Kowanko, mit leichteren Verletzungen davonkam.

Am 27. Mai stürzte der englische Leutnant Desmond-Arthur bei einem Übungsflug auf der Station Moutrose mit seinem Doppeldecker aus 700 m Höhe ab. Während des Sturzes sprang der Offizier aus dem Apparat. Er erschlug sich und der Apparat wurde total zerstört.

Gustav Michaelis, der am 27. Mai auf dem Flugplatz Johannthal bei Berlin abstürzte, ist am 1. Juni seinen Verletzungen erlegen. Der Verunglückte war an der Sportfliegergesellschaft finanziell beteiligt und hat als deren Chefpilot schon mehrere Maschinen erfolgreich gesteuert.

Bei Hannover stürzte am 28. Mai der Pilot Albin Horn während eines Überlandfluges ab und blieb sofort tot. Horn war mit einem Eindecker, System Jatho mit 100 H. P. N.-A.-G.-Motor, auf der Vahrenwalder Heide gestartet. Bei Isenhausen saßen einige Leute, wie der in 150 m Höhe fliegende Apparat sich vorüber neigte und mit großer Schnelligkeit zur Erde schoß. Als man herbeieilte, lag der Flieger mit eingeschlagenem Schädel neben den Trümmern der total zerstörten Maschine. Horn, der 84 Jahre alt und verheiratet war, hat im Januar 1912 auf dem Lüdenschalder Flugplatz bei Leipzig seine Pilotenprüfung auf einem D. F. W.-Doppeldecker bestanden. Seit zirka zwei Monaten war er als Pilot bei den Flugzeugwerken Jatho in Hannover tätig.

Am 30. Mai erlitt der französische Leutnant Kreder bei Bourges den Tod durch Sturz mit dem Flugapparat. Er flog etwa 40 Minuten über dem Polygone von Bourges, wobei er Versuche mit dem Hinabwerfen von Explosivkörpern machte. Plötzlich ergriff eine heftige Böe den Apparat und rüttelte ihn gefahrdrohend. Der Pilot ging in jähem Gleitfluge nieder; etwa zwanzig Meter vor der Erde drehte ein neuerlicher Windstoß den Aeroplan völlig um, Kreder fiel hinaus und stürzte direkt auf den Kopf. Verschiedene Leute, darunter ein Arzt, eilten schleunigst herbei, aber es gab keine Hilfe, zwei Minuten nach dem Falle war der Unglückliche eine Leiche. Leutnant Kreder war 30 Jahre alt und ledig. Er hatte sein Pilotendiplom im Oktober des vorigen Jahres erlangt.

Am 31. Mai stürzte bei Peterhof der russische Flieger Leutnant Balabuschkina ab und blieb tot liegen. Sein Begleiter erlitt einen Armbruch.

Am 5. Juni machte Bernard, der Chefpilot der Fliegerstation Buc, mit Fräulein Rifel als Passagierin Flugübungen. Als er landen wollte, kippte der Doppeldecker in geringer Höhe um, stürzte zu Boden und begrub die Insassen unter seinen Trümmern. Die Augenzeugen, die zur Hilfeleistung herbeieilten, fanden beide bereits tot vor. Man nimmt an, daß die Flugschülerin bei einer Schwankung des Apparates sich erschreckt an den Piloten geklammert und diesen dadurch an der Steuerung verhindert habe.

Am 10. Juni erfolgte der Todessturz des Österreichers Seidl, über den an anderer Stelle ausführlich berichtet ist.

ÖSTERREICHISCHER LUFTSCHIFFER-VERBAND.

(Offizielle Mitteilungen.)

Österr. Aeronautische Kommission.

Die Österreichische Aeronautische Kommission hielt am 28. Mai unter dem Vorsitz des Präsidenten Constantin Freiherrn von Economo ihre Sitzung ab. Anwesend waren die Herren Kommissar Dr. Camillo Castiglioni, Herbert Silberer und Alfred von Strasser für den k. k. Österreichischen Aero-Klub, Gemeinderat Ludwig Lehner und Major Hans Ritter Umlauf von Brunnswall für den k. k. Österreichischen Automobilklub, Generaldirektor Alexander Cassinone für den k. k. Österreichischen Fliegerklub, Oberleutnant Hermann Roemer, Hauptmann Theodor Malina und Oberleutnant Rupert Pfanner für die Vereinsgruppe, Rob. Mantner als Repräsentant der Wiener Flugfeld-Gesellschaft, Generaldirektor Hauptmann Franz Freiherr von Berlepsch des k. k. Österreichischen Aero-Klubs und Generalleutnant Oberst Wilhelm Suchomel des k. k. Österreichischen Fliegerklubs Vereins.

Der Kommission liegt die Ausschreibung vom 15. bis 22. Juni in Aspern stattfindenden Internationalen Wiener Flugwoche vor.

Da das Land Niederösterreich 25.000 K. für das Meeting unter der Bedingung gewidmet hat, daß die Hälfte dieses Preises nur für österreichische Piloten ausgeschrieben werde, wurde der Geschwindigkeitswettbewerb, dessen Preissumme 25.000 K. beträgt, als Preis des österreichischen Landtages ausgeschrieben, und zwar

zu gleichen Teilen als internationaler Preis für Flugzeuge ohne Passagiere und als österreichischer Preis für zweisitzige Apparate mit Passagier, von österreichischen Piloten gesteuert. Unter dankbarer Anerkennung der auf den Schutz der heimischen Aviatik gerichteten Tendenz dieser Widmung wird festgestellt, daß sich jedoch die österreichische Fliegerei stark genug fühlen würde, diesen Wettbewerb auch gegen internationale Konkurrenz aufzunehmen.

Die Österreichische Aeronautische Kommission genehmigt sodann die gesamte Ausschreibung.

Herr Generaldirektor Alexander Cassinone macht die Mitteilung, daß Graf Zeppelin mit dem Luftschiff »Sachsen« demnächst seiner Majestät dem Kaiser und der Stadt Wien den beabsichtigten Besuch abstatte wolle. Die Kommission nimmt diese Mitteilung mit dem Ausdruck der Freude zur Kenntnis.

Zum Rundflug um den Schicht-Preis wird bekanntgegeben, daß das k. k. Kriegsministerium die Teilnahme von Offizieren als Führer und auch als Passagiere nicht gestattet. Es müßte daher bei der geringen Anzahl österreichischer Zivilflieger eventuell der Ausweg ergriffen werden, ausländische Bemannung auf österreichische Apparate zuzulassen. Die Beratung, bei der selbstverständlich der Stifter des Preises in erster Linie maßgebend ist, wird bis nach der Asperner Flugwoche vertagt.

Die Kommission unterzieht den Entwurf einer Flugfeldordnung der Prüfung, nimmt einige kleine Änderungen vor und genehmigt ihn hierauf.

Der Präsident teilt mit, daß der k. k. Österreichische Aero-Klub für die bewährte Gordon Bennett-Wettfahrt der Kugelhalls die Neuangegebühren von 1500 K. erlegt hat, und ersucht, daß sich auch die Kroslandvereine äußern mögen, ob sie teilnehmen wollen. Ein Vorschlag des Herrn Hauptmann Franz Mannabarth, einen Verbandsballon anzuschaffen, wird abgelehnt.

In der Frage der Abzeichen hat die Österreichische Aeronautische Kommission den Verbandsvereinen mitgeteilt, daß sie die in der letzten Sitzung gegebene Anregung, die Vereine mögen die Flagge des

k. k. Österreichischen Aero-Klubs mit ihrem eigenen Initialen annehmen, als akzeptiert antrachte, wenn nicht binnen 14 Tagen eine gegenseitige Ausweisung eintreffe. Da dies nicht der Fall war, gilt die Anregung als Beschluß.

Der Präsident teilt mit, daß am 21. Juni in Brüssel wieder eine Sitzung der Internationalen Kommission für Luftschiffahrt stattfand. Vom 31. Juli bis 3. August hält die Fédération Aéronautique Internationale im Haag ihre Jahresversammlung ab und der Präsident ersucht die Herren, die ihr beiwohnen wollen, sich an melden.

NOTIZEN.

IN FISCHAMEND stieg nach langer Pause am 26. Mai wieder der Kürtling-Ballon auf. Führer war Hauptmann Hanswirth.

DEN RUSSISCHEN DAUERREKORD im Passagierflug hat am 28. Mai der Pilot Gaber-Winskiy auf 3:15:00 verbessert.

DAS MARINELUFTSCHIFF »L. 1« ist am 2. Juni früh in Hamburg aufgestiegen und nach Johannisthal geflogen, wo es von nun an dauernd stationiert bleibt. BARONIN DE LA ROCHE, die bekannte französische Aviatikerin, erlitt am 28. Mai in Paris einen Automobilunfall, bei dem sie ernstlich verletzt wurde.

DIE LEICHEN der mit dem Marineringsschiff »Westpreußen« am 7. Februar verunglückten Aviatikerin Janetaki und Obermaschinisten Diebstmann wurden bei Zeppelt aufgefunden.

DAS DAMENKOMITEE, das im Anschluß an das Aktionskomitee zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte gegründet wurde, hielt am 4. Juni in Wien seine konstituierende Versammlung ab.

ERZHERZOG JOSEF FERDINAND machte am 29. Mai in seinem Ballon »Salzburg« mit Oberst Ednard Biletski und Oberleutnant Wilhelm König als Passagieren eine Fahrt, wobei er in Thalgaub bei Mondsee landete.

DER MILITÄRBALLON »M. III« machte am 3. Juni bei prächtigem Wetter eine Fahrt von Fischamend nach Wien und erschien gegen 9 Uhr früh über der Burg, wo ihn Prinzregent Ludwig von Bayern und seine Gemahlin beobachteten.

IN FÖRTSCHACH am Wörthersee soll am 18. August, als dem Geburtstag des Kaisers, eine aviatische Veranstaltung zu Gunsten der österreichischen Luftflotte abgehalten werden, und zwar unter Teilnahme von Aero-Planen und Hydroplanen.

EIN ENGLISCHER HÖHENREKORD im Einsessel-Flug wurde am 31. Mai bei Brooklands vom Piloten Hawker auf einem Sopwith-Zweidecker geschaffen, indem er eine Höhe von 3444 m erreichte. Den englischen Höhenrekord mit einem Passagier hält Haviland mit 3200 m.

KÖNIG VIKTOR EMANUEL machte am 4. Juni, begleitet von General Bruasi und Major Petucci, mit dem Luftschiff »P. IV« eine Fahrt von drei Viertelstunden, die vom Flugplatz Vigna di Valle in einer Höhe von 400 m über Anguillara, Tavignano und Bracciano führte.

VON TURIN NACH ROM flogen am 27. und 28. Mai drei Aviatiker, nämlich Cevaco, Deroy und Perreyon. Cevaco absolvierte die Fahrt am 27. Mai ohne Zwischenlandung; er startete um 1/5 Uhr morgens, passierte Bologna und Florenz und traf nach 10 Uhr in Rom ein.

DER ERSTE UNTEROFFIZIER, der bei den neuen Verordnungen des Kriegsministeriums entsprechend, die Pilotenabteilung genossen und das Diplom erworben hat, ist der Gefreite Barga vom 69. Infanterieregiment. Er bestand die Flugprüfung am 27. Mai in Wiener-Neustadt.

DAS FRANZÖSISCHE Flieger-Offizierskorps vergrößert sich trotz der vielen Unfälle stetig. Während es in den ersten fünf Monaten des Jahres 1912 nur um 35 Flieger zugenommen hat, konnte im laufenden Jahre in der gleichen Zeit 76 Aspiranten das Qualifikationszeugnis ausgestellt werden.

IM BALLON »ZEPPELIN« des Vereines für Luftschiffahrt in Tirol überquerten am 1. Juni, von Innsbruck

aufsteigend, Primarius Dr. Lorenz, Professor Dr. Ewald, Dr. Pollak aus Wien und kaiserlicher Rat Heigl aus Innsbruck die Nordkette des Karwendelgebirges und den Wetterstein und landeten nach fünfstündiger Fahrt glatt bei Burgau in Bayern.

EINEN VORTRAG über das Thema: »Die Luft-erobringung und ihre kulturelle Bedeutung« hielt am 7. Juni in Aspeng der Wiener Schriftsteller H. F. v. Orrell. Dieser Vortrag eröffnete eine Reihe von Flugpropagandavorträgen, die Herr v. Orrell in den Kronländern zu halten gedenkt und von denen die nächsten in Hartberg, Gloggnitz und Kirchberg am Wechsel stattfinden.

EINEN DEUTSCHEN HÖHENREKORD im Passagierflug hat der Rumpier-Pilot Linnekopf im Rahmen der Johannisthaler Flugwoche geschaffen, indem er auf einer 95 H. P.-Tanbe mit voller kriegsmäßiger Belastung bis auf 2750 m aufstieg und damit die am 19. Juni 1912 von Hirth geschaffene deutsche Höchstleistung von 2604 m überbot. Der Aufstieg dauerte nur 42 Minuten.

FÜR DAS BENNETT-RENNEN der Kugelhalls, das im Oktober vom Pariser Tallierengarten aus seinen Anfang nimmt, gedenkt der Aero-Club de France kein Ausschreibungsgewinn zu veranstalten, da er befürchtet, daß dieses kein einwandfreies Resultat ergeben könnte. Die Teilnehmer sollen durch Wahl festgelegt werden, und zwar dürfte diese auf Biensimé, Le Blanc und Rampelmeyer fallen.

DER »SCHÜTTE LANZ II«, das in Mannheim im Bau befindliche zweite Luftschiff dieses starren Systems mit Holagerüst, soll einen Inhalt von 24.000 m³ erhalten und mit fünf Gondeln ausgerüstet werden, wovon eine zur Aufnahme der Führer und vier für die Bedienungsmannschaften bestimmt sind. Als Antriebsmaschinen sind vier Motoren von je 200 H. P. mit je zwei zweiflügeligen Propellern vorgesehen.

DER VORTRAG, den der Herausgeber dieses Blattes vor einigen Wochen im großen Saale der Wiener »Urania« gehalten hat, ist jetzt unter dem Titel: »Die Wahrheit über den Stand der Luftschiffahrt 1913« im Druck erschienen und bei uns erhältlich oder durch jede Buchhandlung zu beziehen. Preis eine Krone, für Deutschland eine Mark. Der Erlös fließt dem neuen Spital der Barmherzigen Brüder zu.

EIN REICHSLUFTGESETZ wird in Deutschland geplant und der fertige Entwurf soll dem Reichstag noch in diesem Jahre zugehen. Ursprünglich war beabsichtigt, den Entwurf schon im April einzubringen. Es ist aber eine Neuerrichtung notwendig geworden. Der Entwurf wird auch eine Bestimmung über die Behandlung fremder Luftschiffe enthalten, die auf deutschem Boden landen. Um die Schaffung dieses Gesetzes zu beschleunigen, wird der Verein der deutschen Flugplätze dem Reichstag gleichfalls ein schon ausgearbeitetes Luftfahrtgesetz unterbreiten.

IM BEWERB UM DEN POMMERYPREIS, in dem von Brindejone die Spitze hält, stieg am 28. Mai der Inhaber des Höhenweltrekords Perreyon um 4 Uhr 56 1/2 min auf dem Flugplatz Mirafiori bei Turin mit einem 80 H. P.-Bisroti-Eindecker und seinem Mechaniker an Bord auf, landete um 7 Uhr 07 in Pisa, von wo er um 9 Uhr 45 abflog und sodann, längs der Küste fliegend, um 11 Uhr 31 das Flugfeld Centocelle bei Rom er-

reichte. Um 8 Uhr 7 trat er den Rückflug an und traf um 8 Uhr 50 abends wieder in Turin ein. Er hat in $9\frac{1}{2}$ Stunden 1200 km zurückgelegt.

DER WELTREKORD im aviatischen Höhenflug mit einem Passagier, den seit dem 29. Juni 1912 der österreichische Oberleutnant Philipp Ritter von Blaschke mit 4960 m hielt, wurde am 8. Juni von dem französischen Piloten Edmund Perreyou auf 5100 m verbessert. Er stieg in Buc auf einem 80 H. P. Blériot-Eindecker, begleitet von Fräulein Flaviana, auf, erreichte die Rekordhöhe in 55 Minuten und benötigte für den Abstieg bloß 12 Minuten. Perreyou ist seit März des heurigen Jahres auch Inhaber des absoluten aviatischen Höhenweltrekords von 5850 m.

DER DAMEN-KLUB »STELLA« in Paris hat für das Jahr 1913 folgende Preise ausgesetzt: Ratmanoff-Preis, für jene Dame, die als Passagier im Aéroplanflug die größte Distanz zurücklegt; Preis des Senators Raymond, für jene diplomatierte Fliegzeigführerin, die die größte Höhe erreicht; Max Brodsky-Preis, für jene diplomatierte Fliegzeigführerin, die die größte Anzahl von Passagieren mitgenommen hat; Charpentier-Paquetin-Preis, für jene dem Klub angehörige Fliegzeigführerin, die bei einem Fluge die meisten Zwischenlandungen macht; Robert-Preis, für jene dem Klub angehörige Ballonführerin, die im Kugelballon die längste Luftfahrt ohne Zwischenlandung macht; Stella-Preis, für jenes Kleinmitlet, das die meisten Ballonaufstiege anzuweisen hat.

DIE BEGRÜßUNG der nach Venedig entsendeten deutschen Flottille durch italienische Aéroplane gestaltete sich zu einer interessanten Kundgebung. Auf Befehl des Hafenkommandanten hatte die in Venedig stationierte italienische Flottille von sechs Marineaéroplanen den deutschen Kriegsschiffen »Göbene« und »Straßburg« 50 Meilen weit zur Begrüßung entgegenzusenden. Der erste Aéroplan, der den Kommandanten Ginocchi selber trug, flog zunächst 1600 m über die deutschen Kriegsschiffe weg, ohne daß diese ihn bemerkten. Dann ließ er sich zwischen den Schiffen auf das Wasser nieder. Der technisch bemerkenswerte Flug erhielt dadurch einen würdigen Abschluß, daß es zwei Fliegern gelang, auf dem Wasser schwimmend eine Motorreparatur vorzunehmen, die notwendig geworden war, um mit dem reparierten Apparat nach Venedig zurückzufahren.

EINEN INTERESSANTEN KAMPF trugen am Sonntag die beiden Meister des Fluges Garros und Audemars auf dem Flugfelde von Juvisy vor ungefähr 30.000 Zuschauern aus. Beide benutzten Morane Sanluis-Eindecker zu 80 H. P. Motorstärke. Garros, dessen Gesundheitszustand zu wünschen übrig ließ, konnte diesmal nicht seine gewohnte Meisterschaft entfalten und unterlag in allen drei Wettbewerben. Zunächst absolvierten die beiden Gegner einen Rundflug über 50 km. Garros nahm zwar die Kurven besser als Audemars, dieser holte aber in den Geraden das Versäumnis wieder ein und sicherte sich schließlich einen so bedeutenden Vorsprung, daß Garros den aussichtslosen Kampf aufgab. Audemars flog 50 km in 27:24 $\frac{1}{2}$. Dann stiegen beide Flieger zum Höhenwettbewerb auf. Audemars erreichte in 6:30 eine Höhe von 1530 m, während Garros nur auf 1800 m kam. Im dritten Wettbewerb handelte es sich darum, im Gleitfluge möglichst nahe von einem bestimmten Punkte zu landen. Audemars' Entfernung betrug nur 21 m, jene von Garros dagegen 51 m.

IN JOHANNISTHAL an dem Berliner Flugplatz wurde im Laufe des Monats Mai an 29 Tagen geflogen; vier davon waren halbe Flugtage. An den Anstiegen beteiligten sich 105 Flieger, die zusammen 3755 Flüge in der Gesamtdauer von fast 800 Stunden absolvierten. Am häufigsten flog Stiefvater, der 298 Flüge in der Dauer von 21:11:00 absolvierte. Ihm nächst steht Wieting mit 282 Flügen und einer Flugzeit von 17:26:30. Mehr als hundertmal sind noch geflogen: Laitsch (167), Stüber (127), de Boland (107). Mehr als zehn Stunden Flugzeiten erzielten noch Kühne (16:06:00), Stüber (12:38:00),

Böhm (11:31:00), von Stöphasius (11:13:00). Überlandflüge haben ausgeführt: von Stöphasius, Krieger, Mühlh, Hoffmann, Wiegandt, Linnekogel, Hirth und Thelen nach Döberitz; Kühne nach Dresden; de Wael nach Amsterdam. Die Bedingungen für das Führerzeugnis haben erfüllt: Leutnant zur See Friedensburg, die Leutnants Birkner, Findt, von Löwenprug, Speer, Grosse, Mathies, von Lehmann, Uhlig, Lother, Reiterer, Heider und Hauptmann Gudel.

VERBOTEN wurde das für den 7. Juni anberaumte Wettfliegen um den »Daily Mail«-Goldpokal, bei dem die Bewerber London hätten umfliegen sollen. Außerdem hat das englische Kriegsministerium gegen die vom Royal Aero Club organisierte Strecke für das Fliegen »Rund um Großbritannien« um den 5000 Pfund-Preis der »Daily Mail«, das am 16. August stattfinden sollte, Einspruch erhoben. Das Vorgehen der Behörden ist wohl auf die neuen Bestimmungen über das Fliegen zurückzuführen. Die vorgeschlagene Route würde über viele der verbotenen Gegenden führen. Für das Rennen rund um London ist das Überfliegen der verschiedenen Forts an der Themseandung untersagt, und das Rennen um Großbritannien würde das Überfliegen gewisser Teile sowie das Landen in bestimmten Teilen, die verboten sind, notwendig machen. Die Behörden stehen auf dem Standpunkt, daß es gleich ist, ob englische oder fremde Piloten die Maschinen steuern. Die Vorbereitungen für das große Rennen rund um Großbritannien herum sind somit vorläufig zum Stillstand gekommen.

EINE BEMERKENSWERTE HOCHFART machten am 28. Mai die Herren Biansini, Schneider und Senouque von Paris aus. Sie stiegen am 12 Uhr 18 mittags im Ballon »Icare« mit 112 Säcken Ballast auf und erreichten nater Aufpufferung von 109 Säcken um 3 Uhr 26 Minuten die Höhe von 9000 m. Beim Abstieg, für den sie nur drei Sack Ballast übrig hatten, diente ihnen eine am Äquator des Ballons angebrachte fallschirmartige Vorrichtung als Bremse. Um 5 Uhr 10 Minuten landete der Ballon glatt bei Châlons sur Seine. Er hat für den Abstieg 1:45:00 benötigt, was einer durchschnittlichen Fallgeschwindigkeit von 105 m entspricht. Die drei Ballonfahrer haben in den Höhen über 3000 m Sanerstoff getmet und von 1600 mitgeführten Litern ungefähr 1400 verbrannt. Es ist das erstmal, daß eine derartige Höhe mit drei Personen erreicht wurde. Den Höhenweltrekord halten bekanntlich die Herren Berson und Söring mit 10.800 m.

DER KONSTRUKTIVE FORTSCHRITT, den der sportlich freilich nur zum Teil gelangene heilige Prins Heinrich-Flug aus den beteiligten Maschinen erblicken ließ, ist etwa in folgende Bemerkungen zusammenzufassen. Die im Vorjahre beim rheinischen Zuverlässigkeitsflug noch vertretenen veralteten Typen sind in diesem Jahre modernen Neukonstruktionen gewichen. So waren bis auf zwei Ausnahmen alle Maschinen durchweg mit einem geschlossenen bootförmigen Fliegkörper ausgerüstet; Ein- und Zweidecker unterschieden sich lediglich noch durch die Zahl ihrer Tragflächen. Bei allen diesen Konstruktionen, die ja eine gewisse Bequemlichkeit für die Fahrer mit sich brugen, war der Motor »am Kopf mit fest gekuppeltem Saugpropeller angeordnet; hinter ihm waren die Sitze geschützt eingebaut und größtenteils in Füßen der Fahrer das Benzinsystem montiert. Der Rumpf, dem sich die Schwanz- und Steuerflächen organisch anschlossen, stützte sich auf das robuste Fahrgestell, dessen möglichst einfache Liniengebung jetzt allseitig angestrebt wird. Bei der Demontage ist man bemüht, womöglich keine Spannkabel zu lösen, daher klappen beim Doppeldecker die Vertikalstreben gelenkig zusammen, während beim Eindecker beim Anlegen der Flügel der obere Spannturm nur eine Drehung erfährt. Die Tourenmaschine hat den Kampf mit Rennmaschinen erfolgreich bestanden.

DIE GLEITFLUGKONKURRENZ der fliegenden Postkarten fand, wie angekündigt, am 25. Mai im Café Prückel in Wien statt. Beim Flagtechnischen Studienkomitee, dem Veranstalter des Wettbewerbs, waren nicht weniger als 248 Karten eingelangt; sie stammten von 178 Eisenbürgern, worunter 14 Damen. Bei der unerwartet großen Anzahl mußten schon am Vortage alle ausländischen und alle österreichischen, mit Ausnahme der Wiener Gleitkarten, geprüft werden. Am 25. Mai, um 3 Uhr, begannen dann zwei Preisgerichte unter der Leitung von Ing. Ruel Hofmann und Paul Bellak mit Hilfe der Startmaschinen ihre Arbeit. Innerhalb zweier Stunden wurden alle Wiener Anmeldungen unter Assistenz der Anmelder geprüft, wobei das zahlreiche Publikum, unter dem sich auch viele namhafte Aviatiker befanden, eingehend alle Formen von Gleitflugmodellen und deren Wirkungsweise studieren konnte. Die Abflughöhe betrug 2 m. Es erteilten: Oberleutnant Wladimir Janik (Wien) mit 6:20 m den ersten Preis, Hartweg (Frohleiten) mit 4:50 m den zweiten Preis, F. Bohndorf (Berlin) den dritten Preis mit 3:90 m, Graf Peter Ueberacker (Kalksburg) den vierten Preis mit 3:75 m, Haus Pittner den fünften Preis mit 3:65 m, Tscheppe (Dresden) den sechsten Preis mit 3:55 m, Werner Schweppe den siebenten Preis mit 3:30 m, Adolf Pichler (Rum bei Hall) den achten Preis mit 3:20 m, Wilhelm Pick (Lexenburger) den neunten Preis mit 3 m und Wilh. Zenker (Wien) den zehnten Preis mit 3 m.

DIE JAHRHUNDERT-FLUGWOCHE, die der Schlesische Aero-Klub auf dem Flugplatz Leerbeet bei Breslau veranstaltete, begann am 7. Juni mit den Abnahmeflügen. Eine neuartige Prüfung wies das Programm mit dem Transportwettbewerb auf, um den sich zunächst Krieger mit einem 95 H. P. Albatros-Eindecker bewarb. Der außergewöhnlich sicher fliegende Apparat wurde nach der Landung um 6 Uhr 1 Minute innerhalb elf Minuten abmontiert. 23 Minuten waren nötig, um den Apparat mit Hilfe des Autos quer durch die Stadt nach dem im Westen gelegenen Flugplatz Gaudau zu schaffen, wo um 6 Uhr 46 Minuten 11 Sekunden die Aufmontage begann. Um 6 Uhr 47 Minuten erfolgte bereits der Aufstieg in Gaudau und 6 Uhr 56 Minuten 41 Sekunden landete Krieger, der eine Höhe von 907 m erreicht hatte, als erster wieder auf dem Flugplatz Leerbeet. Er hat im ganzen 1:10:45 für den Transportwettbewerb verbraucht. Außer Krieger bewarb sich auch Ingenieur Schlegel um den Transport-Preis und startete auf einem Aviatik-Eindecker mit 100 H. P. Argus-Motor um 5 Uhr 50 Minuten; um 9 Minuten 15 Sekunden begann die Abmontage, die bis 6 Uhr 24 Minuten dauerte. 22 Minuten dauerte die Fahrt mit dem Auto nach Gaudau, um 7 Uhr 7 Minuten erfolgte der erste Aufstieg, bei dem jedoch Schlegel die Bedingung des zweimaligen Überfliegens des Zielbandes außer acht ließ. Er stieg nochmals auf, verließ jedoch diesmal, die Passagiere mitzunehmen. Durch dieses Mißgeschick verlor er sehr viel Zeit und mußte Krieger den ersten Preis überlassen.

IN DEAUVILLE will der Aero-Klub de France im August ein mit 100.000 Francs dotiertes Meeting der Wasserflüge veranstalten, dessen strenge Bedingungen auf den Widerspruch der Teilnehmer stießen. Das Marineministerium hat nun im Eisenverhau mit dem Aero-Klub die Bedingungen wie folgt geändert: Die zu befördernde Nutzlast wurde von 200 kg auf 175 kg und die geforderte Mindestgeschwindigkeit von 50 auf 45 Meilen herabgesetzt. Ebenso wurde die Dauer des Fluges, der mit Messung des Betriebsstoffverbrauches des Motors verbunden ist, von zwei Stunden auf eine Stunde reduziert. Besondere Erleichterungen wurden bezüglich der Seetüchtigkeit der Wasserflüge zugestanden. Die Apparate müssen, auf dem Meere schwimmend, nicht mehr, wie zuerst verlangt, bei 1 m hoher See, sondern bei einer Windstärke von höchstens 10 m manövrieren, brauchen die Seiten eines Vierecks bloß einmal, nicht dreimal, zurückzulegen und an einen Aechter, nicht drei aufeinanderfolgend, zu beschreiben. Auch müssen sie nicht bei 12 m Windstärke, sondern nur bei 10 m auf der See vor Anker liegen, und zwar 10 Minuten lang. Die Ab-

flugdistanz vom Wasser bei ruhigem Wetter ist von 800 m auf 400 m erweitert worden. Die Apparate brauchen nicht mehr eine Höhe von 500 m in 30 Minuten erreichen, sondern die Marineverwaltung begnügt sich mit 50 m, zu denen sie bis zum darauffolgenden Niedergehen auf das Wasser 25 Minuten Zeit gibt. Die Strecke, die beim Dauerfluge innerhalb acht Stunden zurückgelegt werden muß, ist von 250 Seemeilen (ca. 463 km) auf 180 Seemeilen (ca. 333 km) reduziert worden.

DER OSTPREUSSISCHE RUNDFLUG, der auch österreichischen Zivilflieger offen ist, beginnt am 9. August in Königsberg. Es werden höchstens 30 Anmeldungen angenommen; falls weniger als sechs Anmeldungen eingegeben, kann der Flug unterbleiben. Zivilflieger und Offiziere arbeiten getrennt. Jede Gruppe hat einen Zuverlässigkeitsschein in drei Etappen auszuführen, die zusammen 350 km lang sind. Die Militärflieger haben am 10. August den Flug von Königsberg nach Allenstein, verbunden mit photographischem Wettbewerb, auszuführen; am 11. August folgt der Flug von Allenstein nach Isterburg, verbunden mit Aufklärungsübung, am folgenden Tage geht es von Isterburg nach Tilsit zu einer Aufklärungsübung über 100 km und am 13. August treffen die Offiziere wieder in Königsberg ein. Die Zivilflieger gelangen am 10. August nach Isterburg, wo nachmittags ein Wettbewerb für den kürzesten Anlauf stattfindet, und fliegen am 11. August nach Allenstein, wobei wieder eine Aufklärungsübung stattfindet, worauf am 12. in Allenstein ein Bombenwurfbewerb vor sich geht. Bei der Schlußetappe nach Königsberg ist auch für diese Gruppe ein photographischer Wettbewerb beim Schloß Schlobitten eingelegt. Flugpläne sind vorgeschrieben. Beide Gruppen machen dann am 14. August gemeinsam einen Flug nach Pillau mit Aufklärungsübung an der See. Die Wertung erfolgt durch Gut- und Strafpunkte. Für die Zivilflieger gibt es 50.000 M. Geldpreise, und zwar für die einzelnen Etappen kleinere Summen, ferner für die in allen Wettbewerben am besten Abschneidenden Preise von 12.000, 8.000 und 5.000 M. Meldeschluß ist am 1. Juli. Nachmeldungen sind bis 15. Juli beim Ostpreussischen Verein für Luftschifffahrt, Königsberg, einzureichen.

DIE BALLONWETTFAHRT des Berliner Vereines für Luftschifffahrt nahm am 7. Juni vom Füllplatze der Schornsteindorfer Gasanstalt ihren Anfang. An der über 250 m führenden Zielfahrt, deren Richtung und Ziel jeder der Ballonfahrer vor der Abfahrt selbst bestimmen konnte, beteiligten sich zwölf Ballons. Infolge des heftigen Windes verzögerte sich der auf 5 Uhr angesetzte Start über eine volle Stunde. Als Erster ging der Ballon »Blüthenfeld« ab, ihm folgten »Harburg II.«, »Niederschlesien« und »Bielefeld«. Der fünfte Ballon »Atlas« (Führer Dr. Henoch, Passagiere Ingenieur Scherp, Leutnant Rogella und eine Dame) hatte sich schon bei der Füllung als ungeeignet erwiesen, und als man ihn dennoch hochließ, erhob er sich nur schwermühsam, stieß zunächst gegen den Zaun der Gasanstalt an und wurde dann vom Winde auf den Schornstein des Kesselhauses angetrieben. Er stieß mit einem lauten Krach an diesen an, die Hülle wurde vom Blitzableiter aufgerissen und legte sich über den Schornstein. Unter ihr blug in schwindelnder Höhe der Korb mit den Insassen. Im Kesselhaus wurden sofort die Heizungsklappen nach dem Schornstein geschlossen. Nach zehn Minuten rückte die Feuerwehr an und brachte die Luftschiffer in Sicherheit. Die Ballonhülle verbrannte. Mit herbeibrechender Dämmerung starteten dann noch »Lilienhain«, »Nordhausen«, »Chemnitz«, »S.S.« und »Harburg III.«. Die Klassifikation gestaltete sich wie folgt: 1. »Chemnitz«, Führer Oberstabsarzt Dr. Koschel, Ziel Koldau bei Schlochau (297 km), Landungsstelle vom Ziele 400 m entfernt; 2. »Nordhausen«, Führer von Wilkens, Ziel Okkas (311 km), Landungsstelle vom Ziele 7 km; 3. »Harburg III.«, Führer Schubert, Ziel Kaldau bei Schlochau (297 km), Landungsstelle vom Ziele 82 km; 4. »Mörscheberg«, Führer Dr. Perlit, Ziel Preußisch-Friedland (277 km), Landungsstelle vom Ziele 15 km.

EINE PRÜFUNGSANSTALT für Motoren und Flugmaschinen soll auf Anregung des k. k. Österreichischen Flugtechnischen Vereines gegründet werden. Am 31. Mai fand im k. k. Technischen Versuchsausschusse die konstituierende Sitzung eines Aktionskomitees statt. In diesem sind vertreten: das Ministerium für öffentliche Arbeiten durch Geheimen Rat Sektionschef Dr. W. Exner und Ministerialrat Johann Tronovsky, das Kriegsministerium durch Hauptmann Ludwig Leidl, das Ministerium für Kultus und Unterricht durch Ministerialrat Dr. Rudolf Ritter von Pellak, die Gemeinde Wien durch Vizebürgermeister Heur. Hierhammer, der k. k. Österreichische Flugtechnische Verein durch den Präsidenten Generaldirektor A. Cassinose, Professor Richard Knoller, Dr. Ing. Walter Freiherr von Doblhoff, Ing. Richard Katzmayer, Oberst Wilhelm Suchomel, Kommerzialrat Kamillo Castiglioni, der k. k. Österreichische Aero-Klub durch den Präsidenten Constantin Freiherrn v. Economo, die Wiener Flugfeld-Gesellschaft durch den Präsidenten Dr. Richard von Foregger, die Flugzeugindustrie durch Gemeinderat Ludwig Lohner und Igo Etrich. Zum Präsidenten des Aktionskomitees wurde Gemeinrat Dr. W. Exner gewählt. Professor Knoller legte in der Sitzung als Entwurf eines Arbeitsprogrammes folgendes vor: Erprobung von Luftschrauben jeder Größe in bewegter Luft bei hohen Geschwindigkeiten; Erprobung von Flugmotoren unter Verhältnissen, die möglichst getreu der Wirklichkeit entsprechen, entweder unter der Bremse oder mit dem zugehörigen Propeller; fallweise Kontrolle durch Messungen an fliegenden Flugzeugen; Widerstands- und Gleichgewichtversuche an Modellen. In dem Vollgussauschuss wurden gewählt: als Obmann: Professor Richard Knoller, Leiter der Lehrkanzel für Luftschiffahrt und Automobilwesen an der Technischen Hochschule; als Mitglieder: Hauptmann Ludwig Leidl, Gemeinderat Ludwig Lohner, Ministerialrat Johann Tronovsky, Ministerialrat Dr. Rudolf Ritter von Pellak. Das Aktionskomitee wurde bevollmächtigt, nach Bedarf weitere Mitglieder, jedoch nur aus dem Kreise von Fachmännern, eventuell auch des Auslandes, zu kooperieren.

ZUR AUSBILDUNG von Flugzeugführern auf Kosten der deutschen Nationalflugschule, deren Prämiensystem seit dem 1. März in Gültigkeit ist, werden 19 Firmen als berechtigt erklärt, nämlich: 1. Ago-Flugzeugwerke, Berlin-Johannisthal. 2. Albatros-Werke, Berlin-Johannisthal. 3. Automobil- und Aviatik-Aktiengesellschaft, Mülhausen-Bursweiler. 4. Zentrale für Aviatik, Hamburg. A. Caspar, Hamburg. 5. Deutsche Bristol-Werke, Halberstadt. 6. Deutsche Flugzeugwerke, Lindenthal bei Leipzig. 7. Euler-Werke, Frankfurt a. M. 8. Flugmaschine Wright, Berlin. 9. Flugzeugbau Friedrichshafen, Friedrichshafen a. B. 10. Flugzeugwerk Deutschland, München-Milbertshofen. 11. Flugzeugwerke Gustav Schulze, Bnrg bei Magdeburg. 12. Flugzeugwerke J. Goedecker, Mainz-Gonsenheim. 13. Fokker-Aéropplanbau, Berlin-Johannisthal. 14. Hans Gräde, Fliegerwerke, Bork bei Brück in der Mark. 15. Harlan-Werke, Berlin-Johannisthal. 16. Luftverkehrsgesellschaft, Berlin-Johannisthal. 17. Gustav Otto, Flugmaschinenwerke, München. 18. E. Rumppler, Luftfahrzeugbau, Berlin-Lichtenberg. 19. Otto Schwade & Co., Erfurt. Man hat sich bemüht, ein sich über ganz Deutschland erstreckendes Netz von ausbildenden Fabriken zusammenzustellen, um so einem jeden Schüler die Ausbildung in der Heimat zu ermöglichen. Das Verfahren ist so gedacht, daß eine zugelassene Fabrik das Recht hat, bis zum 31. September d. J. auf Kosten der Nationalflugschule auszubilden: 1. Drei Schüler mit abgeschlossener Bürger- oder Mittelschulbildung, die nach militärischem Zeugnis voraussichtlich militärfähig sind, noch nicht gedient haben und sich verpflichten, am 1. Oktober 1918 in die Fliegertruppe zur Ableistung ihrer Dienstpflicht einzutreten. 2. Zwei Schüler im Alter bis zu 35 Jahren, die in ihrem militärischen Verhältnisse Gefreite, Unteroffiziere, Reserveoffiziersaspiranten oder dergleichen sind und sich zur Ableistung von je zwei dreiwöchigen Übungen bei der Fliegertruppe in den nächsten zwei Jahren verpflichten. Sobald einer dieser Schüler das Feldplottentzenamen besteht, erhält die Fabrik 8000 M. ausgezahlt. Jeder Schüler ist während

seiner Ausbildungszeit gegen Unfall versichert. Vom Oktober dieses Jahres an wird sich die Ausbildung auch auf solche Personen erstrecken, die sich wegen technischer Kenntnisse besonders eignen.

VOM WK-NEUSTÄDTER FLUGFELDIE wird uns berichtet: »Die Witterung des Monats Mai blieb konstant stürmisch und niederschlagsreich. Die Windrichtung war vorherrschend nördlich und ändert ihren Ausdruck in den meteorologischen Beobachtungen, bei welchen an 98 Beobachtungsterminen 31mal Nordwest und 18mal Nord von Nordwest abgelenkt wurde, während nur zwölf Windstößen verzeichnet wurden. Die Temperatur schwankte zwischen 37° C am 9. morgens und 29° 8' C am 30. mittags. An sechs Tagen konnte sowohl vor- als nachmittags, an fünf Tagen nur vor- und an einem Tage nur nachmittags geflogen werden. Die Gesamtflugdauer an diesen 12 Tagen erreichte 24 Stunden. Am 14. Mai flog Betriebsleiter Illner durch 20 Minuten im 900 m Höhe über Wiener-Neustadt und Umgebung. Leutnant Mandl brachte am 16. Mai einen Lohner-Pfeilflieger von Aspern an hiesige Feld. Mit Oberleutnant R. von Cavalier als Passagier erreichte er bei diesem 32 Minuten langen Fluge 2000 m Höhe. Leutnant Wensel landete hier am 27. Mai um 1/4 7 Uhr früh, von Fischamend auf einem Etrich-Monoplan kommand, nach einer Flugzeit von 35 Minuten und 1000 m erreichte Höhe. Oberleutnant Holeks unternahm des öfteren Passagier- und Höhenflüge. Am 31. Mai, um 3 Uhr 38 Minuten früh, stieg Oberleutnant Holeks mit Korporal Zabek als Passagier auf, umkreiste das Flugfeld, des weiteren Wiener-Neustadt und flog um 3 Uhr 52 Minuten in 700 m Höhe gegen Norden ab, um auf dem Luftwege Prag zu erreichen. Infolge Aussetzens des Motors war der Flieger nach 21/2minütigem Fluge bei Pardubitz gezwungen, eine Zwischenlandung vorzunehmen, um nach Herstellung des Motors das angestrebte Ziel weiter zu verfolgen. Von dem diesjährigen Offiziersfliegerkurs legten Oberleutnant Georg Edler von Lehmann am 30. Oberleutnant Gustav Stedny und Leutnant Oskar Fekete am 31. Mai die Pilotenprüfung ab. Am 9. Mai besuchte die fachliche Fortbildungsschule für Schlosser das Flugfeld; die Teilnehmer hatten Gelegenheit, durch Entgegenkommen des Herrn Ing. Seidl fertige Apparate demonstriert zu bekommen und Passagierflüge zu sehen. Am 15. Mai waren die Offiziere des Automobilkurses mit dem Kommandanten Rittmeister Rechl anwesend. Dem niederösterreichischen Aufrüstungskomitee unter Führung des Statthaltereiates Zander und Läuferoffizierspektors Oberforstarrat Syrnatchek, welche am 26. Mai nach Berücksichtigung anderer fachlicher städtischer Anlagen auch dem Flugfeld einen Besuch abstatteten, bot sich Gelegenheit, Passagierflüge der Offizierspiloten sehen zu können. Die Motorluftfahrzeug-Gesellschaft hat ihre hiesige Werkstätte aufgelassen.

NACH PRAG wollte am 31. Mai Oberleutnant Rudolf Holeks von Wiener-Neustadt aus fliegen, und zwar in direkter, ununterbrochener Reise. Der Versuch gelang aber nicht. Der genannte Pilot trat um 8 Uhr 38 Minuten früh in Wiener-Neustadt auf einem Lohner-Deimler-Pfeilflieger mit dem Kanonier Zabek als Begleiter bei prächtigem, vollständig windstille Wetter seine Fahrt an; er kam jedoch ganz aus der Richtung und war um 6 Uhr 45 Minuten gezwungen, wegen eines Motordefektes bei Ciwitz in der Nähe von — Pardubitz zu landen. Erst vier Tage später, also am 4. Juni, vermochte Oberleutnant Holeks wieder aufzustiegen und nun wirklich nach Prag zu gelangen; mit dem Automobilreferenten des 8. Korps, Oberleutnant Redl, an Bord flog er um 6 Uhr früh von Pardubitz ab und kam um 7 Uhr an dem Exersierplatz in Brewnow bei Prag an. Der Versuch dieses ersten Überlandfluges Wiener-Neustadt—Prag hat also trotz der ganz besonders günstigen Witterungsverhältnisse eigentlich nur dargetan, daß die heutige Aviatik noch keineswegs so weit ist, selbst unter den vor-

teilsten meteorologischen Umständen Zielflüge mit Sicherheit ausführen zu können. Wenn bei dieser Gelegenheit, das Flisko beschönigend, in verschiedenen Blättern hervorgehoben wurde, daß der Flug nach Pardubitz in viel schnellerer Zeit erfolgte, als die Expresszüge von Wien nach Pardubitz brauchen, so muß denn doch darauf hingewiesen werden, daß es ja praktisch gar keinen Wert hat, wenn einer, der nach Prag will, schneller als der Expresszug nach — Pardubitz fährt und dann vier volle Tage braucht, um schließlich doch einmal nach Prag zu gelangen. Wir sind der Ansicht, daß man der Flugsache gar nicht nützt, wenn man bei jeder Gelegenheit, die zu ihrer Erprobung dient, die satzge treuenden Schwäche und Unvollkommenheiten vertuscht und mit Reklamefloskeln zu verkleinern trachtet. Wer es mit der Flugsache wirklich ernst meint, der darf sich der Erkenntnis nicht verschließen, wie die Dinge wirklich liegen. — Sehr gut gelang der Rückflug von Prag nach Wiener-Neustadt, allerdings war das Wetter dazu auch ideal. Oberleutnant Holeka stieg am 8. Juni um 5 Uhr früh in Prag mit einem Begleiter auf und landete nach einem ununterbrochenen Fluge in der Dauer von nur 2:25:00 um 1/8 8 Uhr früh wieder wohlbehalten auf dem Flugfelde von Wiener-Neustadt. Die Distanz von Prag nach Wiener-Neustadt beträgt 300 km. Dieser Flug ist zweifellos eine der besten Leistungen, die bis heute bei uns auf dem Gebiete der Überlandflüge erzielt wurden.

IN SERBIEN ist seit März dieses Jahres für das Flugwesen eine Verordnung in Kraft, deren Hauptinhalt der folgende ist: Die Flugapparate genießen keine Exterritorialität. Sie dürfen ohne Erlaubnis des Ministers des Innern nicht benutzt werden. Jeder Apparat muß Namen und Wohnort des Besitzers und des Konstrukteurs, den Namen des Staates, in welchem der Apparat erzeugt wurde, und die Nummer tragen, unter welcher die Bewilligung für seine Benützung gegeben wurde. Der Lenker des Apparates muß einen Befähigungsnachweis vom Kriegsministerium besitzen. Jeder Apparat erhält ein besonderes Abzeichen und ein Reisebuch, in welches die Lokalbehörden ihre Wahrnehmungen zu verzeichnen haben. Die Apparate dürfen keine Waffen, Munition, Explosivstoffe, photographische, radiotelegraphische und telephonische Apparate und Brieftauben tragen und es dürfen keine anderen Gegenstände, außer solchen, für welche die Erlaubnis erteilt wird (Wasser, Flugsand), aus den Apparaten herausgeworfen werden. Die Benützung der Apparate ist in der Nacht und bei Unwetter untersagt, auch dürfen sie ohne besondere Erlaubnis keine Beleuchtungskörper benutzen. Die Reiserichtung wird von den Polizeibehörden festgesetzt. Flüge über besetzte Objekte sind nur mit Erlaubnis des Kriegsministeriums gestattet. Die Polizeibehörden sind berechtigt, jederzeit die Apparate zu untersuchen und dem Lenker den Antrag zur Landung zu erteilen. Ausländischen Flugapparaten, mit Ausnahme von Militärapparaten, ist der Eintritt nach Serbien nur an den von den serbischen Zollbehörden bezeichneten Orten und zu der festgesetzten Stunde gestattet. Die Flugapparate müssen unbedingt an diesen Orten landen, um der amtlichen Behandlung unterzogen zu werden. Während einer Mobilisierung und während eines Krieges dürfen ohne besondere Erlaubnis des Kriegsministeriums private Flugapparate auf serbischem Territorium nicht benutzt werden. Ein Überfliegen serbischen Territoriums mit fremden Militärflugapparaten ist sowohl in Kriegs- als in Friedenszeiten untersagt. Gegen alle fremden Apparate, welche zur Zeit der Mobilisierung und während des Krieges zu Flügen ohne Erlaubnis und ohne Abzeichen über serbischem Territorium benutzt werden, wird als gegen den feindlichen Staat gehörige Apparate vorgegangen. Die Polizei- und Militärbehörden werden ermächtigt, das Personal solcher Luftfahrzeuge als in der

Ansübung des Verbrechens nach Kapitel 5 des Militärstrafgesetzes (Spionage) und in der Flucht befindlich zu betrachten; demnach wird diesen Behörden das Recht und die Pflicht übertragen, alle Mittel zu gebrauchen, um eine möglichst rasche Landung solcher Flugapparate herbeizuführen. Den Polizeibehörden wird das hierzu erforderliche Material das nächstgelegene Militärkommando herstellen. Die Polizeibehörden haben dafür Sorge zu tragen, daß bei diesem Einschleichen staatliche Apparate und deren Personal nicht geschädigt werden; die erforderlichen Aufklärungen hierüber haben sie bei den zuständigen vorgesetzten Behörden einzuholen. Die Führer der beständeten Apparate werden nach den Bestimmungen des Gesetzes zur Verantwortung gezogen werden. Die Apparate werden als verbrecherische Werkzeuge zu gunsten des Staates konfisziert.

LITERATUR.

»Pitt, der Flieger!« Eine Grotteske von Georg Lehmpfuhl. Straßburg 1. E., 1912. Verlag von Josef Singer. Preis M. 1.50. — Die ultimative illustrierte Dichtung vom Werdegang eines Fliegers verschafft einem nicht allzu anspruchsvollen Leser eine heitere Stunde.

»Die Zukunft des Flugwesens. — Erfolg und Flisko.« Von H. J. von Gramatzki, Oberingenieur. Berlin, bei Wilhelm Borngräber; Verlag Neues Leben. Preis 1 M. — Eine zwar nicht umfang-, aber gedankenreiche Betrachtung von allgemeinem Interesse. Sie klingt in ernsten Worten aus, die vor überhasteter Entwicklung warnen. Der Verfasser schreibt unter anderem: »Es ist ja richtig, daß wir vorwärts müssen in der Entwicklung; aber liegt sie denn unbedingt da, wo der glänzende äußere Erfolg die Spalten der Presse zu füllen vermag, liegt sie denn bedingungslos da, wo der Weg über Menschenleben führt? Es ist unsinnig, sich der Entwicklung in den Weg stellen zu wollen, und wir klagen auch diesen Faktor bei allen Unglücken, welche die Technik treffen, nicht an. Aber gegen einen solchen Widerstand die Stämme erheben und das ist gegen das Tempo der Entwicklung. Wir kennen das Schicksal von Kindern, die zu früh geboren werden ...«

»Das militärische Verkehrswesen der Gegenwart.« Von Hauptmann Otto Romberg. Mit acht Abbildungen auf einer Tafel. Berlin, 1912. Verlag von E. S. Mittler & Sohn. Preis 80 Pf. — Das militärische Verkehrswesen macht sich alle brauchbaren Erfindungen, die ihm der freie Wettbewerb der Verkehrstechnik liefert, zu eigen, um so mit den hesten Erzeugnissen den gesteigerten Anforderungen der Aufklärung, des Heeresnachschubes, Nachrichten- und Verbindungsdiensates entsprechen zu können. Im Vordergrund des gegenwärtigen Interesses sowie des ihm angemessenen vorliegenden Büchleins stehen das Luft- und Kraftfahrzeugwesen. Seine Entwicklung vollzieht sich in wechselwärtiger Abhängigkeit von den technischen Verbesserungen der Nachrichtenmittel, namentlich der Funkentelegraphie, denen in dem Buch gleichfalls ein Abschnitt gewidmet ist. Auch den Fahrrädern und ihrer technischen Eignung zu Radfahrertruppen ist ein besonderer Abschnitt eingeräumt. Eine Bildertafel mit zahlreichen Abbildungen führt einige Typen der letzten Konstruktionen in anschaulicher Weise vor Augen.

Die »Zeitschrift für das Realischiwesen«, die, von Hofrat Emanuel Czebor, Regierungsrat Adolf Bechtel und Laudenschullinspektor Dr. Gustav Schilling herausgegeben, im Verlage Alfred Hölder in Wien erscheint, enthält im Heft V des laufenden 85. Jahrganges eine Arbeit von Regierungsrat Bechtel, »Die französisch-deutsche Terminologie der Luftschiffahrt und Flugtechnik«. Der Verfasser, als Schulmann eine Autorität auf dem Gebiete der französischen Sprachlehre, bietet ein vollständiges französisch-deutsches Wörterbuch des aeronautischen Fachausdrucks, und zwar nicht nur die Übersetzungen, sondern in den Fällen, wo

es nötig erscheint, auch die Erklärungen der Begriffe. Gründlichste Beherrschung der beiden Sprachen vereinigt sich mit eingehender Kenntnis des speziellen Gegenstandes, auf den wohl der Sohn des Verfassers, der Wiener Sportredakteur Friedrich Bechtel, das Interesse des linguistischen Fachmannes gelenkt haben mag. Bei der führenden Rolle, die die Franzosen im Luftschiffahrtswesen inne haben, ist ein gutes technisches Vocabulaire gewiß im höchsten Grad willkommen, ja ein Bedürfnis, und die Arbeit des Regierungsrates Bechtel daher ungemein verdienstlich. Ergänzt wird sie durch ein sehr brauchbares Literaturverzeichnis.

• **Hilfsbuch für den Flugzeugbau.** Von Dipl.-Ing. O. L. Skopik Mit 44 Abbildungen. Berlin, 1913. Verlag von Richard Karl Schmidt & Co. Preis gebunden 6 M. — Dieser neue Band der „Bibliothek für Luftschiffahrt und Flugtechnik“ aus der Feder des bekannten Konstrukteurs Dipl.-Ing. Skopik bildet in gewissem Sinne ein Gegenstück zu dem im vorigen Jahre erschienenen Werke des Verfassers: „Wie berechnet, konstruiert und baut man ein Flugzeug?“. Während dieser früher erschienene Band in erster Linie das theoretische Rüstzeug für den Flugzeugkonstrukteur und Flugzeugbauer bietet, will der vorliegende Band direkt der Praxis dienen. Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, in knappen Zügen ein für die weitesten Kreise bestimmtes, allgemein verständliches Werk zu schaffen, das — ohne dem gebildeten Laien unverständlich zu sein — vor allem den Interessen des Flugzeugbauers Rechnung trägt. Die auf Stabilität und Steuerung bezüglichen Fragen werden ausführlich behandelt, so daß ihre Übertragung in die Praxis möglich wird. Die Berechnungen sind auf das für den Flugzeugbauer Erforderliche beschränkt. Der Anhang des Buches bietet die für derartige dem praktischen Bedürfnisse des Konstrukteurs dienenden Publikationen üblichen Tabellen, Logarithmen und Formeln.

Die Wahrheit über den Stand der Luftschiffahrt 1913.

Vortrag, gehalten zu Wien am 22. April 1913, im großen Saale der Urania von

VICTOR SILBERER.

Verlag der „ALLGEMEINEN SPORT-ZEITUNG“, Wien.

PREIS: 1 Krone.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Couannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

ENCYCLOPÉDIE DE L'AVIATION

REVUE MENSUELLE
DES PUBLICATIONS
AÉRONAUTIQUES

✓ Véritable dictionnaire des sciences aéronautiques, cette publication est rigoureusement tenue à jour par un comité d'ingénieurs. Grâce à sa classification alphabétique, on y trouve instantanément la source de tous renseignements, documents, explications, descriptions, ✓ méthodes de calcul. ✓

== ABONNEMENT D'UN AN ==

FRANCE : 6 Francs ÉTRANGER : 7 Francs

== Numéro Specimen franco : 60 centimes ==

LIBRAIRIE AÉRONAUTIQUE

32, rue Madame, Paris

LA REVUE DE L'AVIATION

DE L'AUTOMOBILE ET DES SPORTS
PUBLICATION MENSUELLE ILLUSTRÉE

4^e ANNÉE.

Paraissant le 1^{er} de chaque mois.

4^e ANNÉE

Le Numéro 75 centimes. ABONNEMENTS: FRANCE, un An 6 francs; ÉTRANGER, un An 8 francs.

DIRECTION-RÉDACTION: 3, Avenue de l'Opéra, 3, PARIS.

TÉLÉPHONE: 261-84.

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien“.

Nummer 13.

Wien, 1. Juli 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Die Flugwoche in Aspern. — Pariser Brief. — Todesopfer. — Deutsche Ballonführerinnen. — Österreichischer Luftschiffer-Verband. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

DIE FLUGWOCHE IN ASPERN.

Die zweite internationale Wiener Flugwoche begann am 15. Juni unter den günstigsten Auspizien. Das wahrhaft ideale Wetter dieses Sonntags vereinigte sich mit dem Rufe der zahlreichen internationalen Fliegergrößen, um dem Flugfelde in Aspern einen Massenbesuch zuzuführen, der auf 30.000 bis 40.000 Personen geschätzt wurde. Auf dem Flugfelde war außerordentliches geschäftliches Leben, und während der Flugwoche wurde ein außerordentlich imposant und elegant.

Gleich an diesem ersten Tage zeigte es sich, daß die heutige Wiener Flugwoche in der Tat die vorjährige noch in den Schatten stellen werde. Man lernte einen Artisten der Lüfte kennen, der Garros und Audemars mit ihren ungeheuerlichen Waggestücken noch weit übertraf: Maurice Chevillard wurde die Sensation des heutigen Meetings. Und dieser erste Tag brachte ferner im Höhenwettbewerb Leistungen, die beträchtlich über die vorjährigen hinausgingen, dazu aber auch den erneuerten Beweis der Tüchtigkeit unserer Maschinen und Piloten: Altmeister Illner bewarg den französischen Weltrekordmann Perreyon.

Vor Beginn des offiziellen Meetings führte der jetzt für Deutschland tätige Österreicher Josef Sablatnig einen Probeflug an, der bereits lebhaftes Interesse des Publikums erweckte.

Der Start zu den offiziellen Konkurrenzen gestaltete sich geradezu sensationell. Sechs Piloten stellten sich hinter der Startlinie auf: Edmond Audemars (Schweiz), Leon Bathiat (Frankreich), Maurice Chevillard (Frankreich), Willy Kanitz (Deutschland), Roland Garros (Frankreich) und Michel Molla (Frankreich). Als Punkt 3 Uhr das Startzeichen, ein Pöllererschuß, ertönte, rasteten die sechs Apparate über das Band, um sich alsbald in die Lüfte zu erheben. Es war ein wirklich imponierender Anblick, als die sechs Aëroplane fast gleichzeitig den Boden verließen und unter dem Geknatter ihrer Motoren über dem Flugfelde dahinschwebten. Molla landete bald, während die anderen um den Preis des ersten Fluges kämpften.

Einer, Maurice Chevillard, begann nun in einer Höhe von 80 m über dem Erdboden einige sehr enge Kurven zu beschreiben. Plötzlich stürzte der Apparat senkrecht gegen den Boden, so daß man befürchtete, die Flugmaschine würde bei ihrem Sturze den Piloten unter

sich begraben. Der Apparat näherte sich mit rasender Geschwindigkeit dem Erdboden. Plötzlich, kaum 20 m vom Boden, brachte Chevillard sein Flugzeug mit verblüffender Bravour wieder ins Gleichgewicht und erhob sich mit einigen eleganten Karven abermals in größere Höhen, um noch einige Male unter stürmischem Beifall seine waghalsigen Bravourstücke zu wiederholen. Er wurde sofort der Liebling des Publikums.

Nach einer halben Stunde landeten Audemars und Garros mit ihrem Moran-Sanliier-Eindecker, sie hatten beim Abflug als Erste das Startband passiert und erhielten die Preise für den ersten Flug des Tages, nachdem sie die vorgeschriebene halbe Stunde geflogen waren. Nach und nach landeten auch die übrigen mit ihnen gestarteten Piloten.

Als einer der von Österreich gemeldeten Piloten startete Rudolf Staager, der sich am Distanzflug beteiligte. Er blieb zirka eine Stunde in der Luft und absolvierte fünf Schleifen des Rundfluges durch Niederösterreich. — Indessen stieg Widmer zum Dauerwettbewerb auf und zog hoch in den Lüften, oft weit außerhalb des Flugfeldes, mächtige Kreise. Über eine Stunde blieb er in der Höhe und wäre wohl noch länger geflogen, doch löste sich eine Schraube der von der Pumpe zum Kühler führenden Leitung und das heiße Wasser spritzte auf seine Fäße, so daß er landen mußte. Er machte dann noch einen Aufstieg und auch andere Piloten absolvierten eine Reihe von Dauerflügen; Kanitz und Brägi wie Sablatnig führten, mit 2–4 Passagieren an Bord, mehrere Schleifen des Distanzwettbewerbes aus.

Um 4 Uhr 55 Minuten startete die erste Dame, Mme. Palliers, zum Wettbewerb um den Dauerflug. Sie landete nach 19 Minuten 44 Sekunden. Auch Fräulein Steinschneider absolvierte zwei kurze Flüge in der Gesamtdauer von 12 Minuten 34 Sekunden.

Für 4 Uhr war der Beginn der Achterkonkurrenz angesetzt, bei welcher ein geschlossener Achter zu beschreiben war, dessen Schnittpunkte zwischen zwei bestimmten Pylonen liegen mußten. Es galt, den Achter möglichst rasch auszuführen. Bielovucic und Garros versuchten sich als Erste, konnten aber nach der ersten Schleife nicht wieder zwischen den Pylonen durchkommen. Um 4 Uhr 30 Minuten startete Chevillard. Mit kolossal schräggestelltem Apparat beschrieb er zwei ungemein kleine Karven, so daß er einen regelrechten Achter ausführte. Perreyon, der es nach ihm versuchte, erzielte auch ein sehr hübsches Resultat, doch waren seine Karven nicht so eng. Molla und Bathiat, die hierauf starteten, konnten ebenfalls die Bedingungen nicht erfüllen.

Zum Wettbewerb auf Höhe, der für 5 Uhr angesetzt war, stiegen die ersten Piloten zur vorgeschriebenen Zeit auf. Es waren Bielovucic, Hermann Hold (Österreich),

Perreyon (der Inhaber des Weltrekords), Garros und später Illner. Bielovucic kam schon nach kurzer Zeit herunter, während die anderen immer höher stiegen. Perreyon hielt sich fast immer direkt über dem Flugfelde auf, so daß man seinen Flug wunderschön beobachten konnte, auch Garros war fast stets in der Umgebung sichtbar, während Hold sich weiter entfernte und bald außer Sicht kam, auch Illner verschwand in den Wolken. Als Erster kam Garros zurück, der in prächtigem steilen Gleitfluge landete und bald nach ihm wurde Perreyon sichtbar, der mit zwei Passagieren aufstieg und war, wie man dann hörte, eine Höhe von 4690 m erreicht und damit den im Vorjahre von Oberleutnant Blaschke geschaffenen Weltrekord im Höhenflug mit zwei Passagieren (3580 m) geschlagen hatte. Hold, der einen Passagier an Bord hatte, landete kurz nach ihm. Schließlich kam auch Illner wieder auf das Flugfeld herab. Illner, der außer einem Passagier noch einen Ballastack an Bord hatte, war nach der ersten Konstatierung auf 3780 m gekommen und hatte damit ebenfalls den Rekord Blaschkes geschlagen.

Zum Wetthwerb um den Preis der schnellsten Runde auf dem Flugfelde meldeten sich fünf Piloten. Perreyon mit seiner mit 160 H. P. - Motor ausgerüsteten Blériot-Maschine machte den Anfang, dann folgten in kurzen Pausen Audemars, Bathiat, Molla und Garros. Die Piloten flogen bei den Hangars ab und kamen dann in voller Fahrt an den Zuschauern vorbei. Sie hielten sich knapp über dem Boden, so daß man die Schnelligkeit des Fluges gut erkennen konnte.

Während sich diese Konkurrenzen abspielten, stiegen andere Piloten wiederholt zum Dauer- oder Distanzflug auf, landeten, gingen abermals hoch und landeten wieder, zum Schluß war nur noch Kanitz (Deutschland) in den Lüften, bis um 1/8 Uhr ein Pöllerschuß das Ende des ersten Flugtages verkündete.

Die Ergebnisse des ersten Tages lauteten: Wetthwerb auf Dauer: Giovanni Widmer, Österreich (Etrich-Eindecker, in zwei Flügen 1:45:11¹/₂, längster Flug 1:10:59¹/₂), Erster, erhält den Tagespreis von 1000 K. Willi Kanitz (Grade-Eindecker, Deutschland, in sechs Flügen 1:28:56, längster Flug 19:37), Zweiter, erhält den zweiten Tagespreis von 500 K. Die übrigen Konkurrenten konnten die vorgeschriebene Mindestdauer von einer Stunde nicht erreichen. Für den ersten Flug am Tage mit zumindest halbstündiger Dauer erhielt Audemars (Schweiz, Moras-Saunier-Eindecker) den ersten Preis von 400 K. Garros (Frankreich, Moras-Saunier-Eindecker) den zweiten Preis von 200 K.

Wetthwerb auf Distanz. H. Brégi (Frankreich, Breguet-Doppeldecker) absolvierte acht Schleifen mit 2 bis 4 Passagieren, wofür ihm 178 km gerechnet wurden. Er erhält den Tagespreis von 2000 K. Stanger (Österreich, Lohner-Pfeil-Zweidecker) absolvierte zwölf Schleifen ohne Passagier, d. s. 160 km, und erhält den Tagespreis von 1000 K. Sablatnik (Deutschland, Union-Pfeil-Doppeldecker) machte fünf Schleifen mit 4 Passagieren, das sind mit dem Zuschlag 126 km, und erhält den dritten Tagespreis von 500 K.

Achter-Konkurrenz. Chevillard (Frankreich, Farman-Zweidecker) absolvierte den Flug in 0:28¹/₂, und erwarb den ersten Tagespreis von 1500 K. Perreyon (Frankreich, Blériot-Eindecker) brauchte 0:40¹/₂, und erhielt den zweiten Tagespreis von 1000 K. Bielovucic, Garros, Bathiat und Molla konnten den Achter nicht propositionsgemäß ausführen.

Wetthwerb auf Höhe. Perreyon mit zwei Passagieren 4690 m (Weltrekord), gerechnet mit Passagierzuschlag 8440 m, Erster, Tagespreis 3000 K. Illner mit zwei Passagieren 3780 m, gerechnet 6800 m, Zweiter, Tagespreis 1000 K. Hold mit einem Passagier 3480 m, gerechnet 4850 m, Dritter, Tagespreis 500 K. Garros, Alleinflug, 2420 m. Bielovucic, Alleinflug, 1240 m.

Die Höhen waren approximativ, da sie in der meteorologischen Anstalt erst genau nach der Registrierblätterprüfung werden mußten.

Schnellste Runde auf dem Flugfelde. 5 km. Audemars (2 Min. 5¹/₂ Sek.), Erster, Tagespreis 1500 K. Perreyon (2 Min. 7¹/₂ Sek.) Zweiter, Tagespreis 1000 K.

Garros (2 Min. 13¹/₂ Sek.) Dritter, Tagespreis 500 K. Bathiat (2 Min. 17¹/₂ Min.) Vierter, Molla (2 Min. 33 Sek.) Fünfter.

Diese Resultate erfuhren jedoch am Tage darauf in wesentlichen Punkten Veränderungen. Die Prüfung der Registrierblätter der Höhenflüge, die in der meteorologischen Zentralanstalt vorgenommen wurde, ergab, daß Illner bei seinem Höhenflug mit zwei Passagieren nicht 3780 m, sondern 4580 m erreicht hatte, und andererseits, daß die ebenfalls mit zwei Passagieren ausgeführte Leistung des Franzosen Perreyon nicht 4690 m, sondern nur 4510 m betrug. Mit Hinzurechnung des in der Beschreibung festgesetzten Zuschlages von je 40 Prozent für einen Passagier galt also die Leistung Illners 8240 m, die des Franzosen Perreyon nicht 4690 m, sondern nur 4510 m betrug. Mit Hinzurechnung des in der Beschreibung festgesetzten Zuschlages von je 40 Prozent für einen Passagier galt also die Leistung Illners 8240 m, die des Franzosen Perreyon nicht 4690 m, sondern nur 4510 m betrug. Mit Hinzurechnung des in der Beschreibung festgesetzten Zuschlages von je 40 Prozent für einen Passagier galt also die Leistung Illners 8240 m, die des Franzosen Perreyon nicht 4690 m, sondern nur 4510 m betrug. Mit Hinzurechnung des in der Beschreibung festgesetzten Zuschlages von je 40 Prozent für einen Passagier galt also die Leistung Illners 8240 m, die des Franzosen Perreyon nicht 4690 m, sondern nur 4510 m betrug.

Der Inhaber des neuen Weltrekords im Höhenflug mit zwei Passagieren blieb jedoch Perreyon. Er hatte seinen Flug, mit dem er den Weltrekord Oberleutnant von Blaschke schlug, früher als Illner angetreten und vollendet. Nach den Bestimmungen der Fédération Aéronautique Internationale ist ein Weltrekord der Höhe nur dann geschlagen, wenn er um mindestens 150 m überboten wird. Perreyon hatte den Weltrekord des Oberleutnants von Blaschke von 3580 auf 4540 m verbessert, Illner aber mit seiner späteren Leistung von 4580 m Perreyons Rekord nur um 40 m und nicht um die zur Anerkennung notwendigen 150 m überboten.

Auch in dem Resultat des Distanzwetthwerbes, dem Rundflug durch Niederösterreich, erfolgte auf Grund der Angaben der an den Endpunkten der drei Schleifen postierten Sportkommissäre eine Verschiebung. Danach ergab sich für die von den Piloten absolvierten Schleifen zusätzlich der Vergütungen für Passagiere folgendes Resultat: Sablatnik mit 140 km Erster (2000 K), Brégi mit 186 km Zweiter (1000 K), Stanger mit 110 km Dritter (500 K).

Die sensationellen Leistungen des ersten Tages, insbesondere die grauenhaften Bravourstücke Chevillards und der Kampf um den Höhenweltrekord, fachten natürlich das allgemeine Interesse für die Ereignisse auf dem Flugfelde noch mächtig an, und da zudem am zweiten Flugtage, dem 17. Juni, fast noch schöneres Wetter herrschte als am Sonntag, ergoß sich wieder ein für den Wochentag ganz kolossaler Menschenstrom nach Aspern. Die Menge der Automobile und dementsprechend der Besuch der teuren Plätze stand dem kaum nach, was der Sonntag gebracht hatte, nur der Raum für die große Menge, der Volkplatz, war natürlich schwächer besetzt. Die Gesamtzahl der Besucher an diesem Tage wird auf etwa 16.000 geschätzt.

Vom Hofe erschien diesmal Erzherzog Peter Ferdinand.

Das Programm dieses Tages brachte die folgenden Wetthwerbe: Auf Dauer, auf Distanz, Differenz der Geschwindigkeit (Preis der Adriaanstellung, 5000 K), Steiggeschwindigkeit (Preise des Kriegsministeriums und der Marinesektion, Summe 10.000 K), außerdem Spezialpreis des Kriegsministeriums von 15.000 K), auf Höhe.

Die Spezialkonkurrenzen stellten nicht nur an die Geschicklichkeit der Piloten, sondern auch an die Konstruktion der Apparate, selbst ganz besondere Anforderungen, insbesondere der vom Kriegsministerium ausgesetzte Preis von 15.000 K für jenen Apparat, der bei einem Eigengewicht von höchstens 500 kg mit einer Nutzlast von 300 kg eine relative Höhe von 2000 m in höchstens 10 Minuten erreicht. Das war eine Bedingung, die bisher noch von keinem Flugapparat erreicht wurde; die technische Lösung des Problems, einem nicht allzu schweren und doch widerstandsfähigen und tragfähigen Apparat eine solche Steiggeschwindigkeit zu geben, ist eine sehr schwierige Frage. Bei der zweiten Spezialkonkurrenz des Tages, dem Wetthwerb auf Differenz der Geschwindigkeiten, galt es, eine Distanz von

2000 m einmal so schnell und einmal so langsam als möglich zu durchfliegen, wobei die Abweichungen von der Geraden in horizontaler oder vertikaler Richtung ein vorgeschriebenes Maß nicht überschreiten durften. Also eine Probe auf die Elastizität des Motors ebenso sehr wie auf die Geschicklichkeit des Lenkers.

Dieser zweite Tag brachte der österreichischen Aviatik einen großen Triumph: Illner eroberte den Weltrekord im Höhenflug mit zwei Passagieren. Auf einem Lohrer-Daimler-Pfeilflieger stieg der Meister der Etich-Eindecker mit einem Passagier in physischer Person und einem Sandsack von 65 kg Gewicht, der den zweiten Passagier markierte, um 5 Uhr auf. Als er gegen 7 Uhr zurückkehrte, zeigte der Barograph bei der Ableseung 4900 m und die spätere Auswertung ergab sogar 5010 m! Illner hatte also seine eigene Leistung vom Sonntag, 4580 m, um 430 m und Perreyons Weltrekord von 4540 m um 470 m geschlagen, die Bedingung der Anerkennung eines neuen Weltrekords war reichlich erfüllt.

Chevillard führte wieder seine ebenso grauenhaften wie eleganten, halbschwerischen Kunststücke auf, allerdings nicht so häufig wie am ersten Tage; bei einem dieser Flüge hatte er Oberleutnant Sibrava von der Militär-Luftschiffer-Abteilung an Bord, bei einem anderen Flüge, wobei er jedoch seine tollen Evolutionen unterließ, Baron Alfons Rothschild.

Als um 3 Uhr der Pöllerschuss ertönte, stiegen vier Apparate auf. Wieder war es Audemars, der sich den Preis für den ersten Flug des Tages holte. Der Franzose Molla plazierte sich als Zweiter vor Bathiat nad dem Deutschen Kanitz.

Nach einer langen Pause stieg Chevillard auf und bot wieder seine Pionetten und verwegenen Sprünge. Später machte er die erwähnten Passagierflüge.

Mme. Palliers und Fräulein Steinschneider konkurrierten mit den Damenpreise.

Im Wettbewerb auf Differenz der Geschwindigkeit bekam man sehr interessante Leistungen zu sehen. Während die Aeroplane zuerst in größter Schnelligkeit die Distanz von 2000 m absolvierten, mußten sie beim Langsamflug ihre ganze Kunstfertigkeit aufbieten, um die Strecke möglichst langsam zu fliegen. Sie wogen sich in einer Art Wellenlinie in der Luft, und versuchten durch fortwährendes Ein- und Ausschalten des Motors das Tempo zu verlangsamen. In dieser Konkurrenz starteten Bathiat, Kanitz, Garros und Molla.

Am Wettbewerb auf Steiggeschwindigkeit beteiligten sich Hermann Hold (Österreich), Garros, Perreyon (Frankreich) und Audemars.

Die Sensation des späten Abends bildete die Rückkehr Illners. In dem Kreise, der ihn empfing, befanden sich auch seine Gattin und seine beiden Kinder. Doktor Hermann Ritter von Schrötter fühlte dem Piloten den Puls; er zählte 132 Schläge. Illner berichtete über seinen Rekordflug:

„Ich habe heute die feste Absicht gehabt, wenn nur irgend möglich, den Weltrekord auf Höhe mit zwei Passagieren endgültig zu schlagen. Das Wetter war sehr günstig. Ich ging langsam und allmählich höher, zuerst hielt ich mich über dem Flügelfeld, mit der zunehmenden Höhe aber kam ich immer weiter weg. Ich konnte immer klar unter mich hinuntersehen, heute bin ich nicht bis in die Wolken hineingekommen wie am Sonntag, wo sie unter mir ein Eisfeld bildeten. Der Aufstieg dürfte etwa eine Stunde gedauert haben. Den Sauerstoff, den ich zur Atmung mitgenommen habe, habe ich nicht gebraucht. Kalt spürte ich es nur in den Händen, sonst fühlte ich mich vollkommen wohl und frisch. Der Abstieg ist diesmal rascher gegangen als am Sonntag. In kaum einer Viertelstunde war ich herunter.“

Der Rival Illners, Perreyon, landete inzwischen ebenfalls. Er war nur bis auf 3400 m gekommen.

Gegen 6 Uhr abends erschien aus Fischamend der Militärballon »Körting« über dem Flügelfeld.

Als die Resultate des zweiten Tages wurden bekanntgegeben:

Wettbewerb auf Dauer, Preis der Stadt Wien: Bathiat (Frankreich, Gesamtdauer 2:48:18, längster

Flug 2:09:04) 1., Tagespreis 1000 K, Widmer (Österreich, Gesamtdauer 2:32:01, längster Flug 1:18:08) 2., Tagespreis 500 K, Allard (Frankreich, 2:24:46, längster Flug 1:27:03) 3., Kanitz (Deutschland, 2:09:36, längster Flug 0:53:33) 4., Bielovucic (Frankreich, 2:04:27, längster Flug 1:12:16) 5., Mme. Palliers (Frankreich, 1:06:47) 6., Fräulein Steinschneider (Ungarn, 0:41:15) 7.

Den ersten Preis für den ersten Flug des Tages, 400 km, erhielt wieder Audemars, den zweiten von 200 km Molla.

Differenz der Geschwindigkeiten, Preis der Adrianausstellung: Gewertet wurde die Differenz der Stunden- und Minutenzeiten, welche die Piloten bei einem schnellen und einem langsamen Flug über 2000 m erhielten. Garros (Frankreich, 58:03 km) 1., 2000 km, Audemars (Schweiz, 55:28 km) 2., 1500 km, Perreyon (Frankreich, 47:60 km) 3., 1000 km, Molla (Frankreich, 45:44 km) 4., 500 km, Chevillard (Frankreich, 26:79 km) 5., Kanitz (Deutschland, 5:27 km) 6.

Wettbewerb auf Distanz. Rundflug von Niederösterreich. Preise des Landes Niederösterreich und der Stadt Wien. Ein Passagier Bedingung. Sablatin (Deutschland), 6 Schleifen mit 1 Passagier, 140 km, Erster, Tagespreis 2000 K. Tetard (Frankreich, 3 Schleifen mit 4, 2 Schleifen mit 5 Passagieren, 122 km), Zweiter, Tagespreis 1000 K.

Wettbewerb auf Höhe. Preis des Arbeitsministeriums. Illner (Österreich), 5010 m, mit 2 Passagieren, Weltrekord, mit Passagierzuschlag gerechnet, 9010 m, Erster, Tagespreis 2000 K. Perreyon (Frankreich) 8400 m, mit 2 Passagieren gerechnet 6120 m, Zweiter, Tagespreis 1000 K. Audemars (Schweiz), 3120 m im Alleinflug, Dritter, Tagespreis 500 K. K. Hold (Österreich), 650 m, mit 1 Passagier gerechnet 910 m, Vierter.

Die Höhenangaben sind die endgültigen, da die Barographenblätter in der meteorologischen Anstalt genau angewertet wurden.

Wettbewerb auf Steiggeschwindigkeit. Preise des Kriegsministeriums und der Marinesektion. Preise für die kürzeste Zeit zur Überwindung von 1000 m Höhendifferenz. Perreyon (Frankreich, 1000 m in 2:27) 1., Tagespreis 2000 K. Audemars (3:16) 2., Tagespreis 1000 K. Garros (4:14) 3., Tagespreis 500 K. Hold (5:44) 4., Molla (9:03) 5.

Der dritte Tag, der 19. Juni, war vom Wetter nicht begünstigt, bei bedecktem Himmel herrschte starker Wind. Dies vermochte aber weder dem Besuche, der sich sogar auf etwa 20.000 Personen belief, noch den Leistungen Abbruch zu tun.

Die Spezialwettbewerbe des Tages bildeten wieder das Achterfliegen und die Konkurrenz auf Steiggeschwindigkeit, darunter die Bewerbung um den Preis des Kriegsministeriums.

Im Achterflug siegte wieder Chevillard auf seinem Farman-Doppeldecker. Er machte auch wieder Passagierflüge, einen mit dem Kommandanten der Verkehrstruppen GM. Tertia, dann mit dem Leutnant Grafen Saint-Julien und anderen Herren. Passagierflüge führte auch der Deutsche Kanitz mit seinem sehr stabilen Grade-Eindecker aus. Er nahm um den Betrag von 50 K Gäste nach Wagram, Aspern und Enzersdorf mit, auch zwei Damen.

Der Preis des Kriegsministeriums wurde von Perreyon gewonnen; er stieg mit seinem 480 kg schweren Apparat und der vorgeschriebenen Nutzlast in 9:25 auf 2000 m Höhe.

Illner brachte abermals einen glänzenden Hochflug fertig; er erreichte mit einem Passagier 4170 m.

Die Resultate waren:

Wettbewerb auf Dauer, Preis der Stadt Wien. Bielovucic (Peru, Gesamtdauer 3:25:13, längster Flug 1:26:38) 1., Tagespreis 1000 K. Bathiat (Frankreich, Gesamtdauer 2:24:32, längster Flug 1:27:41) 2., Tagespreis 500 K. Widmer (Österreich, Gesamtdauer 2:13:14, längster Flug 1:11:22) 3., Garros (Frankreich) 4., Allard (Frankreich) 5., Audemars (Schweiz) 6., Molla (Frankreich) 7.

Den ersten Preis für den ersten Flug des Tages von 400 K erhielt Garros (32:01), den zweiten von 200 K Bielovucic (33:09).

Achterkonkurrenz. Preis des Arbeitsministeriums. Chevillard (Frankreich, in 0:14 $\frac{1}{2}$) 1., Tagespreis 1500 K. Garros (Frankreich, in 0:25) 2., Tagespreis 1000 K. Audemars (Schweiz, in 0:30) 3., Tagespreis 500 K. Molla (Frankreich, in 0:30 $\frac{1}{2}$) 4. Den Anerkennungspreis im Betrage von 1000 K für die beste Leistung in dieser Konkurrenz am ersten und dritten Flugtag erhielt Chevillard.

Wettbewerb auf Höhe. Preis des Arbeitsministeriums. Illner (Österreich, 4170 m, mit einem Passagier, gerechnet 5880 m) 1., Tagespreis 2000 K. Perreyon (Frankreich, 1980 m, mit zwei Passagieren, gerechnet 3580 m) 2., Tagespreis 1000 K. Sablatnig (Deutschland, 1040 m, mit vier Passagieren, gerechnet 2700 m) 3., Tagespreis 500 K. Audemars (Schweiz, 660 m, ohne Passagier) 4. Die Messungen sind einstweilen wieder nur approximativ.

Wettbewerb auf Distanz. Rundflug durch Niederösterreich. Preise des Landes Niederösterreich und der Stadt Wien. Sablatnig (Deutschland, 12 Schleifen, mit vier Passagieren, gerechnet 2700 m) 1., Stanger (Österreich, 186 km) 2., Tetard (Frankreich, mit drei Passagieren, 45-5 km) 3. Tagespreise 2000 und 1000 K.

Wettbewerb auf Steiggeschwindigkeit. Preise des Kriegsministeriums und der Marinesektion. A. Preise für die schnellste Überwindung einer Höhendifferenz von 1000 m. Perreyon (Frankreich, 2 Min. 50 Sek.) 1., Tagespreis 2000 K. Audemars (Schweiz, 3 Min. 5 Sek.) 2., Tagespreis 1000 K. Garros (Frankreich, 4 Min.) 3., Tagespreis 500 K.

B. Spezialpreis des Kriegsministeriums. 15.000 K. Perreyon stieg mit seinem 480 kg schweren Apparat in 9 Min. 35 Sek. auf 2000 m Höhe und erfüllte damit die Bedingungen.

Der nächste Flugtag (Samstag) sollte der österreichischen Luftfahrtaktion gewidmet sein. Günstiges Wetter vorausgesetzt, war das Erscheinen des Kaisers ausgesetzt.

Das Programm des Tages wurde demgemäß eingeteilt: Die schenswertesten Flüge gelangen während der Anwesenheit des Kaisers zur Absolvierung. Unmittelbar nach der Ankunft erfolgt die Rückkehr der zum Schnellkeitsflug gestarteten Bewerber, welche die zirka 100 km betragende Strecke nach Wiener-Neustadt und zurück in ungefähr 35-40 Minuten durchmessen dürfen. Dann folgen die Damenwettflüge und an diese anschließend Kunstflüge Chevillards. Nunmehr wird ein Pörschuss allen in der Luft befindlichen Aviatikern das Signal zur Landung geben, womit die programmmäßigen Wettbewerbe des Tages ihren Abschluß gefunden haben. Unmittelbar darauf erfolgt die Ankunft der Offiziere der Luftschifferabteilung, die unter dem Kommando des Oberleutnants Uzelac von Wiener-Neustadt einen Geschwaderflug nach Aspern unternehmen und, ohne zu landen, vom Flugfeld nach Wiener-Neustadt zurückkehren. Nach dem Abflug der Offizierspiloten tritt der Kaiser im Auto die Rückfahrt nach Schönbrunn an.

Das Wetterglück, das die Wiener Flugwoche an den ersten Tagen begünstigt hatte, ließ sie aber im Stich, als die Luftflottentag stattfinden sollte. Es regnete in Strömen und da unter diesen Umständen das Erscheinen des Kaisers natürlich unterbleiben mußte, auch auf das erwartete Ereignis für den Luftflottentag nicht zu rechnen war, beschloß man die Verschiebung auf Montag den 23. Juni. Es bedurfte dann des Einverständnisses aller Piloten; dieses erzielte Freiherr von Economo, indem er ihnen vorstellte, daß das Beharren auf dem Termin die Erreichung des geplanten Zweckes vereiteln würde.

Über Nacht besserte sich das Wetter und zur Zeit des Beginnes der Flüge am Sonntag, dem ursprünglich als Abschluß des Meetings in Aussicht genommenen 22. Juni, herrschte wieder heller Sonnenschein. Der Zauber von Schaulustigen war denn auch enorm und obwohl massenhaft Leute schon lange vor dem Ende des Flugfeldes vertrieben, um bei der Heimkehr nicht gar zu sehr ins Gedränge zu kommen, blieben die weiten Zuschauer-

räume übertoll, denn der Abgang wurde durch spätere Ankömmlinge reichlich ersetzt.

So schön sich dieser Tag gestaltete, so brachte er doch einen dunklen Punkt: den ersten und glücklicherweise einzigen schweren Unfall bei der Flugwoche. Die Apparate des Franzosen Molla und des Österreichers Stanger stießen in der Luft zusammen und beide stürzten ab. Molla kam glimpflich davon, Stanger aber erlitt ziemlich schwere Verletzungen und sein Passagier Fregattenleutnant Wilhelm Nepalleck wurde in einem Zustande unter den Trümmern der Maschine hervorgeholt, daß sein Leben in höchster Gefahr schien, die jedoch auch den letzten Nachrichten vom Krankenbette wohl geschwunden ist. Ein zweiter Unfall betraf die eine der beiden Damen, die sich an dem Meeting beteiligten, Fräulein Lilli Steinschneider. Sie stürzte außerhalb des Flugfeldes ab und ihr Apparat wurde schwer beschädigt, die Pilotin blieb jedoch vollkommen heil.

Dem Flugtage wohnten mehrere Mitglieder des Hofes bei, die Erzhertoge Karl Albrecht, Peter Ferdinand, Wilhelm und Rainer Karl sowie die Großherzogin von Mecklenburg-Schwerin.

Das Programm umfaßte nebst dem täglichen Konkurrenzren zum letzten Male den Wettbewerb auf Höhe, den der schnellsten Runde auf dem Flugfeld und die Notlandungskonkurrenz. Um den Preis, des ersten Finges am Tage, der sich so wie voriges Jahr auch hener ausgezeichnet bewährt hat, indem er stets sofort beim Beginn gut bestrittene und interessante Wettkämpfe brachte, starteten der Schweizer Audemars und die Franzosen Bathiat, Garros, Molla und Tetard. Audemars stieg nach dem Pörschuss als Erster in die Luft, Garros folgte als Zweiter, als Dritter verließ Molla den Boden. Er wandte, da er keine Aussicht auf den Preis hatte, nach kurzem Rundflug seinen Rep-Eindecker gegen die Hangars. Von dort war Stanger auf einem Pfeil-Doppeldecker mit Fregattenleutnant Nepalleck zum Dauerwettbewerb aufgestiegen. In etwa 50 m Höhe kamen die beiden Apparate aneinander zu. Molla versuchte noch im letzten Augenblicke auszuweichen, es war aber vergeblich, die linke Tragfläche des Rep-Apparats und die rechte des Doppeldeckers stießen aneinander und zersplitterten. Molla brachte seinen Eindecker in schwankendem Gleitflug auf den Boden des Flugfeldes, hier angelangt, überschlug sich die Maschine. Der Apparat Stangers fiel in einiger Entfernung mit voller Wucht herab.

Die Automobile der Rettungsgesellschaft und die Flugfeldärzte fahren sofort zur Unfallstelle, auch Doktor Hermann von Schrötter fand sich ein. Molla hatte nur eine Rißwunde über dem Auge davongetragen. Er fuhr mit Herrn Bob Mauthner in dessen Automobil zur Unfallstation des städtischen Physikats im reservierten Raum, erhielt dort den ersten Verband, wurde dann auf die Unfallstation des Allgemeinen Krankenhauses gebracht, konnte sich aber alsbald nach seinem Hotel begeben. Weit schlimmer sah es bei dem Apparat Stangers aus. Der Pilot lag bewußtlos neben den Trümmern im Blute, sein Passagier Fregattenleutnant Nepalleck zwischen diesen, ebenfalls bewußtlos und mit schweren Verletzungen, von denen ein offener Bruch des Unterkiefers einen besonders heftigen Blutverlust zur Folge hatte. Die Rettungsgesellschaft leistete die erste Hilfe; in ihrer Unfallstation bei den Hangars kamen die Verunglückten wieder zum Bewußtsein und wurden dann gemeinsam durch ein Elektromobil der Rettungsgesellschaft nach der Stadt gebracht, Stanger auf die Unfallstation des Allgemeinen Krankenhauses, Fregattenleutnant Nepalleck in das Garnisonsspital Nr. 1. Bei Stanger wurden nebst zahlreichen leichten Verletzungen ein Nasenbeinbruch und eine Schädelfraktur festgestellt, bei Fregattenleutnant Nepalleck eine Gehirnerschütterung, ein Bruch in der Nähe des linken Unterkiefergelenkes, ein Bruch beider Nasenbeine und andere schwere Verletzungen.

Fregattenleutnant Nepalleck, der einzige Sohn des Hofersmonieledirektors Hofrat Wilhelm Nepalleck, steht im 26. Lebensjahre und ist in Pola stationiert. Er war auf Urlaub in Wien, um das Flugmeeting auszuuchen

und soll Stanger erst unmittelbar vor dem Anstiege kennen gelernt haben.

Über die Ursache des Unfalles äußerte sich Molla, daß er bald nach seinem Anstiege beschlossen habe, zu landen, auf der Suche nach einer geeigneten Stelle den Apparat etwas aufzurichten, wobei ihm durch dessen Körper einen Augenblick lang die Aussicht verdeckt wurde und er dann plötzlich den Doppeldecker Stangers seine Flugbahn kreuzen sah. Die Gefahr der Situation erkennend, habe er, um auszuweichen, so scharf gewendet, daß sein Apparat fast in vertikale Lage gekommen sei. Stangers Apparat fuhr aber in einen Flügel hinein, riß ein Stück davon ab und beide stürzten zu Boden. Molla schreibt den für ihn verhältnismäßig günstigen Verlauf des Unfalles in erster Linie der Eisenkonstruktion des Apparats sowie dem Umstande zu, daß er fest angegurtet war.

Der Sportkommissär Oberleutnant Graf Hardegg, der Zeuge des Unfalles war, teilte mit, daß Molla vorchriftsmäßig in die Flugbahn gesteuert, Stanger jedoch gegen die vorgeschriebene Richtung geflogen sei. Dies bestätigt also, daß Stanger, indem er gegen die Bestimmungen des Reglements verstieß, den Zusammenstoß herbeigeführt habe. Dieser ist übrigens durch einen Zufall kinematographisch aufgenommen worden, und Molla will sich bei einer gerichtlichen Untersuchung der Aufnahme als eines Beweismittels bedienen.

Der Unfall hatte anfangs zur Folge, daß die Luft eine Zeitlang leer blieb, aber bald erschienen wieder einige Apparate. Chevillard bot mit seinem prachtvollen Farmau-Doppeldecker seine so furchtbar waghalsig aussehenden Drehungen und Sprünge, und er fand diesmal Gesellschaft: Garros, der heuer nicht mehr einen Blériot, sondern einen Morane-Saulnier-Eindecker benutzte, führte auch auf diesem seine vom vorigen Jahre bekannten herrlichen Sträfzüge, Spiralen und jähen Wendungen vor, ebenso Audemars, der gleichfalls unter die Piloten von Morane-Saulnier gegangen ist. Chevillard überließ dann diesen beiden, was Kunststüfe betrifft, so ziemlich das Feld; er stieg zwar überaus häufig auf, da er das Mitnehmen von Passagieren zu seiner Spezialität gemacht hatte, beschränkte sich aber sogleich auf eine Wendung mit starker, seitlicher Neigung.

Diese drei, ferner Perreyon auf seinem Blériot-Eindecker mit 160 H. P. Gnome-Motor und der Deutsche Kanitz auf seinem Grade-Eindecker beteiligten sich dann an der Notlandungskonkurrenz. Garros kam dabei dem Mittelpunkt des Rechteckes am nächsten, aber auch alle anderen boten überaus fesselnde Leistungen. Es war prächtig, wie die Apparate in langsamem Flug sich der durch Leinen mit kleinen Ballons markierten Grenze des spornierten engeu Stückes Landungsterrain näherten, einen Augenblick anhielten und dann förmlich zu Boden fielen, aber nur leicht anstießen und alsbald stehen blieben. Kann irgend eine Form des Wettbewerbes vermag sinnvoller als diese darzulegen, bis zu welcher Fähigkeit in der Hand eines geschickten Führers die Flugmaschine schon gebracht worden ist.

Imposant sah sich der Wettkampf um den Preis der schnellsten Runde auf dem Flugfelde an. Wie ungenügend Geschosse sanften die Apparate einher und mit beängstigender Überhöhung wurden die Kurven genommen. Der Peruaner Bielovucic auf seinem Henriot-Ponnier-Eindecker schlug Audemars, Perreyon und Garros, der aber den Anerkennungspreis für die beste Leistung auf beiden Tagen erhielt.

Bathiat auf dem Bathiat-Sanchez-Eindecker, Garros, Audemars, die Französin Madame Palliers auf einem Antra-Zweidecker und Lilli Steinschneider flog auf Dauer, Sablatnig führte den deutschen Union-Pfeildoppeldecker, Tetard den riesigen Bathiat-Sanchez-Doppeldecker, den „Luftomnibus“, an dem er bis zu fünf Passagieren mitnahm, Brégi den Bregant-Doppeldecker um den Wettbewerb auf Distanz; Sablatnig brachte es dabei wieder auf die höchste Leistung.

Die bedeutendste Entscheidung aber spielte sich im Wettbewerbe auf Höhe ab und sie ergab, wie voriges Jahr, den Triumph eines österreichischen Piloten und

einer österreichischen Maschine: Karl Illner blieb mit dem Lohner-Daimler-Pfeildogler der Sieger. Perreyon versuchte, ihm an diesem letzten Tage der Höhenkonkurrenz den Erfolg, den Illner mit seinen 6010 m errangen hatte, zu entreißen; es veranlaßte, daß er es auf 6000 m bringen wollte. Aber es blieb beim Versuche, der Blériot-Eindecker mit dem 120 H. P. Gnome-Motor kam diesmal nur auf ca. 3800 m. Illner selbst vermochte seine Leistung vom 17. Juni auch nicht mehr zu überbieten oder zu erneuern, durch einen Motordefekt war er gezwungen, in 2500 m Höhe anzuflehen. Dem wackeren Hermann Hold gelang es, ebenfalls auf einem Lohner-Daimler-Pfeildogler mit ca. 3400 m den zweiten Tagespreis zu erringen.

Gegen Abend trat dann der zweite Unfall ein, der aber, wie erwähnt, gut ablief. Um diese Zeit flogen Madame Palliers und Lilli Steinschneider. Die ungarische Schülerin Illners lenkte ihren Etich-Eindecker über die Hangars hinaus; plötzlich hörte man, daß sie gestürzt sei. Etwa 500 m außerhalb des Flugfeldes war sie wiedergekommen, da der Motor ihres Apparates versagt hatte; die Maschine war an einen Zaun angefahren und in Trümmer gegangen, die Pilotin aber blieb unverletzt. Sie fuhr mit Karl Illner und dessen Frau im Auto nach ihrem Hangar zurück.

Die Resultate dieses Tages waren:

Notlandungskonkurrenz. Preis des Handelsministeriums. Roland Garros (Frankreich, 9:14 m vom Mittelpunkt des Rechteckes) 1., Preis 2000 K., Manrice Chevillard (Frankreich, 11:14 m) 2., Preis 1600 K., Edmond Perreyon (Frankreich, 12:16 m) 3., Preis 1000 K. Der vierte Preis gelangt nicht zur Vergebung.

Wettbewerb der schnellsten Runde auf dem Flugfelde. Preis des Arbeitsministeriums. Garros (Frankreich, in 1:59¹/₂) 1., Tagespreis 1500 K., Jean Bielovucic (Peru, in 2:03¹/₂) 2., Tagespreis 1000 K., Edmond Audemars (Schweiz, in 2:08) 3., Tagespreis 500 K., Edmond Perreyon (Frankreich, in 2:13¹/₂) 4. Den Anerkennungspreis von 1000 K. für die beste Leistung an beiden Tagen erhält Garros.

Wettbewerb auf Höhe. Preis des Arbeitsministeriums. Edmond Perreyon (Frankreich, mit 2 Passagieren, 3860 m, gerechnet 6940 m) 1., Tagespreis 2000 K., Hermann Hold (Österreich, mit einem Passagier, 3480 m, gerechnet 4800 m) 2., Tagespreis 1000 K., Karl Illner (Österreich, mit einem Passagier, 1850 m, gerechnet 2950 m) 3., Tagespreis 500 K. — Den Maximalpreis von 4000 K. für die größte während des Meetings erreichte Höhe erhält Karl Illner. Den Trostpreis von 1000 K. für die zweitbeste Maximalleistung, welche jedoch nicht mehr als 10 Prozent geringer sein darf als die Bestleistung, erhält Edmond Perreyon.

Wettbewerb auf Dauer. Bathiat (Frankreich, 3:01:17, längster Flug 1:34:35) 1., Tagespreis 2000 K., Garros (Frankreich, 1:06:37, längster Flug 33:00) 2., Tagespreis 1000 K., Madame Palliers (Frankreich, 1:06) 3., Tagespreis 500 K., Fräulein Steinschneider (Ungarn, 34:34, längster Flug 0:21) 4., Audemars (Schweiz, 33:39) 4.

Wettbewerb auf Distanz. Rundflug durch Niederösterreich. Sablatnig (Deutschland, 255 5 km) 1., Tagespreis 2000 K., Tetard (Frankreich, 238 km) 2., Tagespreis 1000 K., Brégi (Frankreich, 70 km) Tagespreis 500 K.

Garros wurde wegen Verlassens des Flugfeldes beim Dauerfluge mit 50 K., mehrere andere Piloten mit 20 K. bestraft, weil sie in zu geringer Höhe über das Publikum geflogen waren.

Der Luftfottentag am 23. Juni schloß das Meeting aufs großartigste ab. Der Kaiser erschien und auf dem reservierten Raum des Flugfeldes vereinigte sich die vornehmste Wiener Gesellschaft in einer Vollszahligkeit, wie nur bei ganz besonderen Anlässen; aber auch alle anderen Plätze wiesens trotz des Wochentages eine enorme Fülle von Besuchern auf. Da bei dem herrlichen Wetter auf den Besuch des Kaisers mit Sicherheit zu rechnen war, sammelte sich schon in den ersten Nachmittagstunden auf dem ganzen laugen Wege massenhaft Publikum an. Kurz vor 5 Uhr traf der Kaiser im geschlossenen Automobil auf dem Flugfelde ein und begab sich in die Loge des Hofpavillons. Hier waren bereits zahlreiche Mitglieder



KARL ILLNER.

des Hofes versammelt: Erzherzog Karl Franz Josef, der Protektor der österreichischen Luftflottenaktion, und seine Gemahlin Erzherzogin Zita, die Protektorin des Damenkomitees, die Erzherzoginnen Maria Josefa, Maria Theresia, Maria Annunziata, Blanka mit Maria Dolores und Maria Immakulata, Isabella mit Alice und Gabriele, die Erzherzöge Stephan, Peter Ferdinand, Albrecht, Don Jaime von Bourbon, Don Alfons von Bourbon und dessen Gemahlin Infantin Maria de las Nevas, Don Miguel von Bragança und Herzogin von Bragança.

Dem Empfangskomitee gehörten an: Fürst Fürstenberg, Fürst Dietrichstein, Graf Aueberg und Trann, Dr. Freiherr von Economo, Generaldirektor Cassinone, der Präsident des Arbeitsausschusses Abgeordneter Denk, kaiserlicher Rat Huber, Direktor Markus, Präsident Wilhelm Singer, kaiserlicher Rat Beschoner, Oberleutnant Robert Eyb, Igo Etlich, Generalsekretär Gereny, Generaldirektor Castiglioni, Gemeinderat Lohner, Rechnungsrevident Ruppert Pfanner, Magistratsrat Dr. Loderer. Fürst Fürstenberg dankte dem Kaiser für den Besuch; der Kaiser erwiderte, daß er gern gekommen sei, und gab seiner Freude Ausdruck, daß sich das Wetter dem Luftflottentage so günstig gezeigt habe.

Beim Cercle sprach der Kaiser mit den Herren Dr. Richard von Foregger, Präsident der Flugfeld-Gesellschaft, Baron Economo, Generaldirektor Cassinone, Bob Manthner, Abgeordneter Denk, Wilhelm Hevessy, Gemeinderat Lohner, Generaldirektor Castiglioni, kaiserlicher Rat Beschoner, Direktor Marcus, kaiserlicher Rat Huber und Oberst Suchbomel.

Wie man es schon seinerzeit in Wiener-Neustadt gesehen hatte, interessierte sich der Kaiser überaus lebhaft für die Leistungen, die von den Fliegern gezeigt wurden. Mit gespannter Aufmerksamkeit beobachtete er sie durch den Feldstecher, und häufig tastete er, sichtlich aus angenehmer Angeregung, mit den ihn umgebenden Mitgliedern des Hofes Bemerkungen aus. Um 1/2 Uhr verließ der Kaiser das Flugfeld unter dem Jubel des

Publikums, in dem sein blühend frisches Aussehen die freudigste Bewunderung hervorrief.

Den Tag eröffneten Dauer- und Distanzflüge, dann folgte das Geschwindigkeitsrennen nach Wiener-Neustadt und zurück, 100 km. Als Erster traf in etwas über 40 Minuten Garros ein, der als Vorletzter gestartet war. In 50 Minuten kam Illner mit Passagier zurück; er hatte mit dem Lohner-Pfeilflieger nun auch den Preis für den geschwindesten österreichischen Apparat errungen. Ziemlich knapp folgte der zweite Pfeilflieger, den Hold pilotierte. Nach einer Weile traf Bielovucic ein. Zuletzt kam Sablatnig. Perreyon und Audemars trafen nicht ein. Perreyons Motor hatte den Dienst versagt und der Pilot mußte bei Blumau niedergehen, Audemars hatte ein ähnliches Schicksal bei Iozersdorf erfahren.

Chevillard produzierte mit Lilli Steinschneider an Bord einige seiner Kunststücke. Nach dem Eintreffen des Kaisers stieg er mehrmals auf, doch verhielt er sich jetzt etwas gemäßigter. Dafür führte Garros eine Reihe seiner effektvollsten Bravourleistungen vor. Die Französin Palliers machte einen schönen Höhenflug. Tetard führte auf seinem Riesenapparat Distanzflüge aus.

Um 6 Uhr verkündete ein Pöllerschuß den Schluß der Konkurrenzen. Aber nun folgte erst die Spezialität und der Glanzpunkt des Tages: die Ankunft des Geschwaders der Militärpiloten. Sie waren um 10 Minuten vor 6 Uhr von Fischamend abgeflogen, um 6 Uhr sah man sie in Aspern auftauchen.

Das Geschwader, welches Oberstleutnant Uzelac auf dem »Bajazzo« mit Oberleutnant Alexei als Passagier befehligte, sollte aus zehn Apparaten, durchwegs Lohner-Daimler-Pfeilflieger, bestehen, und zwar: Kommandant Oberstleutnant Uzelac auf dem »Bajazzo«, Passagier Oberleutnant Alexei. Hauptmann Miller auf der »Bombe«, Passagier Hauptmann Deutelmöser. Hauptmann Stohanzl auf dem »Barbar«, Passagier Leutnant Wentpra. Oberleutnant Bernard auf dem »Blitz«, Passagier Leutnant Fessel. Oberleutnant Banfield auf der »Bajader«, Passagier Oberleutnant Flatz. Oberleutnant Schonowsky auf dem »Bub«, Passagier Leutnant Piller. Oberleutnant Perini auf dem »Belizar«, Passagier Leutnant Perini. Oberleutnant Schünzel auf der »Beata«, Passagier Leutnant Rosenthal. Leutnant Mandl auf dem »Brutus«, Passagier Leutnant Schwarz. Oberleutnant Elmer auf dem »Bandit«, Passagier Oberleutnant Wagner. Zwei von den Apparaten blieben zurück.

Es war ein wahrhaft prächtiger Anblick! Die Apparate zogen in 1000 m Höhe in Keillinie über das Flugfeld, wendeten in der Gegend von Wagram, gingen tiefer und flogen nun einer nach dem andern über die Hofloge zurück, wobei man die Namen auf den rot-weißen Seitenteilen bereits erkennen konnte. Fünf von den Apparaten kehrten in ihre Station zurück, drei blieben über dem Flugfeld und warfen während ihrer Rundfahrten Blumenbuketts hernunter, an welchen ein dreifacher Karton außen eine Inschrift: »Flug des Luftflottengeschwaders« mit dem Datum, innen die Unterschriften des Piloten, des Passagiers und den Namen des Fahrzeuges aufwies.

Die Resultate des fünften Tages waren:

Im Dauerwettbewerb startete nur Bathiat, der sich mit einer Leistung von 1:15:18 den Tagespreis von 1000 K holte.

Wettbewerb auf Distanz. Rundflug durch Niederösterreich. Brégi (Frankreich, 84 km) 1., Tagespreis 2000 K. Tetard (Frankreich, 52 km) 2., Tagespreis 1000 K. Brégi wurde mit 50 K in Strafe genommen, da er seinen Ballast vor dem Fluge nicht hatte wiegen lassen.

Wettbewerb auf Geschwindigkeit über 100 km. Klasse A. Garros (Frankreich, 40 Min. 40 Sek.) 1., Preis 8000 K. Bielovucic (Frankreich, 45 Min. 26 Sek.) 2., Preis 3000 K. Audemars und Perreyon kamen nicht zurück.

Klasse B für Zweisitzer mit österreichischen Piloten. Illner (48 Min. 10 Sek.) 1., Preis 8000 K. Hold (57 Min. 24 Sek.) 2., Preis 3000 K. Sablatnig schied aus, da er den Pylon in Wiener-Neustadt nicht umfloggen hatte.

Den Preis für die größte Summe der Dauerflüge an allen Flugtagen (1500 K) erhielt Bathiat mit einer Lei-

stung von 9:29:25. Den Preis für die größte Gesamtdistanz (1500 K) Sablatnig mit insgesamt 827.5 km. Den zweiten Preis von 5'0 K erwarb Tetard mit 457 km.

Die Höhe der Gewinnsomme der einzelnen Piloten stellt sich wie folgt:

Perreyon 31.000 K, Garros 18.900 K, Illaer 18.500 K, Sablatnig 10.000 K, Andemans 8500 K, Chevillard 5500 K, Bielovucic 5200 K, Bathiat 5000 K, Hold 4500 K, Tetard 4000 K, Bréjé 3500 K, Stanger 1500 K, Widmer 1500 K, Molla 1200 K, Kanitz 500 K, Mme. Falliers erhielt zwei Damenpremiën von zusammen 500 K.

Diesem Berichte fügen wir ein Bild Illaers bei, des Siegers im Höhenwettbewerb und Inhabers des Höhenweltrekords mit zwei Passagieren.

Die Zufahrt zum Wiener Flugfelde und die Abfahrt von dort haben sich beim diesmaligen Meeting, dank allseitiger ausgezeichneten Vorkehrungen, viel besser gestaltet, als mit Rücksicht auf die außerordentlich mißlichen und beschränkten Verhältnisse auf den Verbindungswege in der Kagraner Richtung zu befürchten war. Wohl war es unmöglich, die Kalamität der viel zu engen Reichsbrücke zu beseitigen, aber was sonst nur möglich war, ist geschehen.

Man hat den Wagen- und Automobilverkehr zum Flugfelde gleich nach der Reichsbrücke durch eine eigene Straßenverbindung von der Kagranerstraße nach rechts abgelenkt. Diese neue Verkehrsmöglichkeit führt zunächst nach Kaisermühlen, dann seitlich an dieser Kolonie vorbei, dem alten Donanbette entlang und über den großen Damm, der es abschließt, nach Stadlan, das man umfährt, um dann wieder an Aspern vorbei, direkt auf das Flugfeld zu kommen.

Die Idee dieser separaten Straßenverbindung ist eine ganz ausgezeichnete und wurde auch vorzüglich durchgeführt. Die Straße ist geteert und vollkommen staubfrei. Es ist daher ein Vergnügen, auf dieser Route zu fahren!

Dabei wurde der Verkehr durch ein wahres Massenaufgebot von Polizei zu Pferde und zu Fuß geregelt, deren Dienst glänzend organisiert war und tadellos funktionierte. Auch auf der so engen Reichsbrücke entfaltete die Polizei eine überaus rege Tätigkeit, um es den vielen schnellen Führwerken zu ermöglichen, sich doch tauchlichst rasch durch das Gewirr und die Blockade von Schwefuhrwerken und Tramwaytrains durchzwinden. Die dort postierte reichliche Polizeimannschaft hatte wahrlich keine leichte Aufgabe, aber sie versah ihren schweren Dienst mit wahrer Hingebung und anerkannter Geschicklichkeit.

Auf dem Flugfelde verdient sowohl die geschäftliche wie die sportliche Administration das vollste Lob. Die Ordnung auf dem ausgedehnten Platze mit seinen vielerlei Abteilungen für das Publikum war eine musterhafte, die Abwicklung des sportlichen Programmes geschah pünktlich und in sehr geschickt geregelter Weise. Die ganze Organisation ist ebenso zu rühmen wie die Durchführung. Es haben da die leitenden Faktoren zweifellos eine Arbeit vollbracht, die alle Anerkennung verdient.

Das Wiener Flugmeeting 1913 ist ein voller und ganzer Erfolg. V. S.

PARISER BRIEF.

Paris, im Juni 1913.

Eigentlich hatte ich die Absicht, über die Fortschritte in der Herstellung des Wasserstoffgases zu berichten. Da ich aber glaube, die Aufmerksamkeit Ihrer Leser auf die hervorragenden Leistungen lenken zu müssen, die bei dem vom Aéro-Club de France am 25. Mai veranstalteten Landungswettbewerb der Kugelballons vollbracht wurden, will ich mich heute eingehend mit dieser Zielfahrt befassen.

Obzwar ich den Distanzfahrten im Kugelballon, die heute eine alle Erwartungen übertreffende Ausdehnung erreicht haben, die ihnen gebührende Bewunderung voll und ganz zolle, bin ich doch, ebenso wie Henry Giffard, der Ansicht, daß das Hauptaugenmerk der Freunde des Kugelballons darauf gerichtet sein müsse, Wettbewerbe zu veranstalten, bei denen die Ballonführer alle jene Qualitäten entfalten müssen, die dem wirklichen Luftschiffer eigen sein sollen.

Unter allen gebräuchlichen Ballonkonkurrenzen sind nun die Zielfahrten jene, die an die Geschicklichkeit des Führers die höchsten Anforderungen stellen. Muß er doch den Ballon, der allen Launen der Luftströmungen angesetzt ist, möglichst nahe zu einer vor dem Aufstiege bestimmten Stelle zur Landung bringen.

Im Vertrauen auf die Geschicklichkeit unserer Ballonführer hegte ich keine geringen Erwartungen auf das Gelingen der letzten Zielfahrt, als ich mit meinem Freunde Gabriel Yon den Konkurrenten den Landungspunkt bekannt gab. Meine kühnsten Hoffnungen wurden aber bei weitem übertroffen. Von den 19 aufgestiegenen Bewerbern haben die meisten eine höchst bemerkenswerte Geschicklichkeit in der Führung ihrer Ballons bekundet. Der Sieger landete kaum 40 m von dem bezeichneten Punkte entfernt.

Die Art der Durchführung der heutigen Zielfahrten ist im Prinzip natürlich die gleiche, wie sie mein Freund Gabriel Yon und ich schon vor ungefähr einem Vierteljahrhundert gelegentlich der Wettbewerbe der Brüder Gross befolgten. Die Veranstalter der modernen Zielfahrten haben aber einige geniale Neuerungen eingeführt, die der Beachtung wert sind. Seinerzeit begnügten wir uns, einige Versuchsballons aufsteigen zu lassen, die von den wenigen Bewerbern — im besten Falle waren es fünf bis sechs — aufmerksam verfolgt wurden, um aus ihren Bewegungen möglichst genauen Aufschluß über die Luftströmungen zu erhalten, die in den verschiedenen Höhenlagen herrschten. Diese auf die Dauer der Sichtbarkeit der Versuchsballons beschränkten Beobachtungen konnten naturgemäß nur geringe Aufschlüsse bieten und man mußte verschiedene andere Umstände zu Rate ziehen, um den Landungspunkt zu bestimmen. Trotzdem ist es schon damals Carton gelungen, mit seinem Ballon in dem ihm im Vorhinein bestimmten Schloßhofe von Ecouan zu landen.

Seither hat, wie alle anderen Zweige der Wissenschaft, auch die meteorologische Anstalt von Paris große Fortschritte gemacht. Ihr Leiter Ango widmet sich ganz dem Studium der Luftbewegung, wobei er alle modernen Errungenschaften in den Dienst der Sache stellt. Er ist in der Lage, den Bewerbern alle wünschenswerten Aufschlüsse über den Zustand der Atmosphäre zur Zeit ihres Aufstieges zu geben, so daß sie sich im klaren darüber sind, ob sie, um eine bestimmte Fahrtrichtung einzuhalten, besser tun, höhere Regionen aufzusuchen oder in der Nähe der Erdoberfläche zu bleiben. Auf diese Weise ist es auch dem Sieger der Zielfahrt vom 25. Mai ermöglicht worden, die Landung knapp bei der als Ziel bestimmten Straßenkreuzung bei Dreux zu bewerkstelligen.

Mit der Verwendung des Wasserstoffgases haben die Kugelballons viel an Verwendbarkeit gewonnen, weil es ihr Volumen bedeutend zu vermindern gestattet und sie, sei es durch Auswerfen von Ballast, sei es durch Öffnen des Ventils leichter steigen und fallen läßt.

Während man in früheren Jahren den Bewerbern ein gemeinsames Ziel bekanntgab, steht es heute jedem frei, den Landungspunkt selbst zu wählen, vorausgesetzt, daß er ihn eine Viertelstunde vor dem Aufstiege anmeldet. Außerdem kommen den Bewerbern die von M. Ango gelieferten meteorologischen Berichte zu nütze. Wäre es nun nicht wünschenswert, daß alle Bewerber verpflichtet würden, barometrische und thermometrische Registrierinstrumente sowie photographische Apparate mitzunehmen, um durch Momentaufnahmen die genaue vertikale Position des Kugelballons zu einem bestimmten Zeitpunkte fixieren zu können? Mit Hilfe dieser Belege und ausführlichen von den Piloten oder ihren Passagieren verfaßten Berichten erhielte man genaue Beobachtungen der Fahrt, die, wenn sie dem Direktor der Pariser meteorologischen Anstalt zur Verfügung gestellt würden, es ihm gestatteten, sich ein überaus instruktives Gesamtbild von der Atmosphäre während der Dauer der Aufstiege zu machen. Um die Bewerber anzueifern, könnte man einen Spezialpreis für die besten derartigen Fahrtbeschreibungen aussetzen.

Diese Berichte würden noch mehr an Interesse gewinnen, wenn sich mehrere Aero-Klubs dahin einigen könnten, ihre Zielfahrten gleichzeitig zu veranstalten und die hierbei gesammelten Aufzeichnungen einer Zentrale zum vergleichenden Studium zu übergeben. *Wilfrid de Fonvielle.*

TODESOPFER.

Der Aviatiker Gordon Bell stieg am 13. Juni vom Flugplatz Brooklands bei London auf einem Martin Handyside-Eindecker mit Leutnant James R. B. Kennedy zu einem Probefluge auf. Der Apparat umkreiste in einer Höhe von 10 m mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 180 km das Flugfeld, als er sich plötzlich überschlug und zu Boden stürzte. Leutnant Kennedy, der unter den Motor geriet, blieb mit gebrochenem Genick tot liegen, Gordon Bell erlitt schwere Verletzungen.

In Lissabon wurde am 18. Juni ein Fliegerwettbewerb abgehalten, in dessen Verlaufe der Aviatiker Manio aus einer Höhe von 150 m abstürzte und getötet wurde.

Am 13. Juni stürzte in Lima im Staate Ohio der Aviatiker Andrew Daew aus einer Höhe von 200 m ab und wurde zerschmettert.

Auf dem Flugplatz Johannisthal bei Berlin ereignete sich am 19. Juni ein Absturz, dem zwei Menschenleben zum Opfer fielen. Um 4 Uhr früh stieg der Flieger Krastel in Begleitung des Werkmeisters Gerbits auf einem Baumann-Freytag-Doppeldecker auf, um sich um die Dreistundenprämie der Nationalflugspende zu bewerben. Aus einer Höhe von 20 m stürzte der Apparat ab, überschlug sich und bohrte sich mit dem Vorderteil tief in den Boden ein. Beide Insassen wurden herausgeschleudert; man fand sie in einer Entfernung von 10 m als Leichen.

In Etampes stürzte am 19. Juni der Flieger Devereux aus einer Höhe von 50 m ab und war sofort tot.

Am 20. Juni machte der Schiffsfähnrich der amerikanischen Marine W. T. Billingsley mit Leutnant P. N. Powers als Passagier über der Chesapeake bei Annapolis Probeflüge mit einem Wasserflugzeug. Aus unbekannten Ursachen stürzte der Apparat ab, wobei Billingsley den Tod fand, Powers schwer verletzt wurde.

Der japanische Flieger Leutnant Tabada stürzte am 21. Juni bei Tokio mit einem Tokugawa-Zweidecker ab und erlag seinen Verletzungen.

DEUTSCHE BALLONFÜHRERINNEN.



MARGARETE GROSSE.

(Siehe den Artikel „Die deutsche Frau im Ballone“ in Nr. 10 und 11 der »Wiener Luftschiffer-Zeitung«.)

ÖSTERREICHISCHER LUFTSCHIFFER-VERBAND.

(Offizielle Mitteilungen.)

Österr. Aeronautische Kommission.

Die Österreichische Aeronautische Kommission hielt Samstag den 23. Juni eine Sitzung ab.

Der Präsident konstatiert den ausgezeichneten Verlauf und Erfolg der zweiten internationalen Wiener Flugwoche, hebt hervor, daß sich sowohl die Flugfeldordnung der Österreichischen Aeronautischen Kommission als auch die Absperrung durch Barrieren vorzüglich bewährt haben und dankt Herrn Oberstleutnant Hoernes dafür, daß er zu den beiden Einführungen die Anregung gegeben habe, Herrn Baron Berlepsch für die Ausarbeitung. Bei der Ausgabe der Armbinden müsse in Zukunft zur Verhütung von Mißbräuchen noch strenger verfahren werden. Als sehr erfreulich bezeichnet es der Präsident, daß bei der Flugwoche wieder Weltrekords geschaffen wurden, zunächst von Edmond Perreyon, der nach der Ausrechnung des ausgezeichneten Barographisten Dr. Koller mit zwei Passagieren 4540 m erreichte, dann durch Karl Illner, der zwei Tage später diesen Weltrekord mit 5010 m um ein Bedeutendes überbot. Der Präsident bemerkt, daß aus den neuen Bestimmungen der Fédération Aéronautique Internationale über Weltrekords allerdings nicht zu ersehen sei, ob heide Passagiere physische Personen sein müssen oder ob es zulässig sei, eine dieser Personen durch Ballast im vorgeschriebenen Gewicht zu ersetzen. Auf der Haager Konferenz der F. A. I. werde dies zur Sprache kommen; jedenfalls möge die Österreichische Aeronautische Kommission die Rekords homologieren. — Dies geschieht einstimmig.

Der Präsident stellt ferner fest, daß Perreyon an Steiggeschwindigkeit mit 1000 m in 2 Minuten 27 Sekunden eine Leistung schuf, die Weltrekord wäre, daß sie aber nur als Bestleistung verzeichnet werden kann, da die F. A. I. Rekords auf diesem Gebiete in ihre Liste nicht aufnimmt.

Auf eine Anfrage des Herrn Kommerzialrates Castiglioni, ob nicht auch österreichische Rekords anerkannt würden, erwidert der Präsident, daß dies allerdings geschehe, daß aber, obwohl er schon direkt dazu aufgeführt habe, solche Rekordversuche sehr selten angemeldet würden. Es empfehle sich, die Schnelligkeit österreichischer Apparate und namentlich auch die Steiggeschwindigkeit, für deren Messung in Österreich nach eigenen Angaben konstruierte Apparate vorhanden seien, offiziell feststellen zu lassen.

Hierauf wird über den Unfall verhandelt, der durch den Zusammenstoß der Apparate von Rudolf Stanger und Michèle Molla am 22. Juni entstand. Es kommt zunächst das tiefste Bedauern über den Unfall an sich, sowie über die durch ihn bewirkte Beeinträchtigung des sonst so glatten Verlaufs der Flugwoche zum Ausdruck. Der Österreichischen Aeronautischen Kommission liegen die protokolllarischen Aussagen der Herren Roger de Riedmatten, Sportkommissär des Piloten Molla, Heinz Weber, Sportkommissär des Piloten Stanger, und Hauptmann Hoffory als Augenzeugen vor, ferner der Bericht der Sportleitung, bestehend aus den Herren Bob Manthner, Professor Leopold Schmidt und Major Hans Ritter Umlauf von Frankwell, deren Äußerung besagt:

„Nach Ansicht der Sportleitung kam das Unglück am 22. Juni (Molla—Stanger) dadurch zu stande, daß Herr Stanger im Sinne des Uhrzeigers, also gegen die Bestimmungen der Flugordnung und des Generalreglements auf der Flugbahn flog.“

Auf Grund dieser Protokolle und der Wahrnehmungen von Mitgliedern des Ö. A.-Kl. wird die Frage des Verschuldens Stangers und seines Sportkommissärs erörtert. Auf Antrag des Präsidenten wird dem Piloten Ingenieur Stanger bis auf weiteres das Recht entzogen, auf einem offiziell anerkannten Flugfelde

zu fliegen. Die endgültige Entscheidung wird nach seiner Verantwortung gegenüber der Österreichischen Aeronautischen Kommission erfolgen, wozu er mit Rücksicht auf seinen Zustand jetzt noch nicht verhalten werden kann.

Kommerzialrat Castiglioni spricht im Namen der österreichischen aviatischen Industrie den Dank für die glänzende Durchführung der Flugwoche aus.

Da der Raddling um den Schlicht-Preis heuer nicht in der dem bedeutenden Preise angemessenen Weise durchführbar wäre, haben der k. k. Österreichische Fliegentechnische Verein und der k. k. Österreichische Aero-Klub dem Stifter des Preises die Verschiebung auf das nächste Frühjahr vorgeschlagen, was ihnen auch an liebenswürdigste zugestanden wurde. Die Kommission gibt der Hoffnung Ausdruck, daß dies als Anregung auf junge Leute wirken werde, sich dem Fliegen zuzuwenden.

Im Prinzip wird jedoch vorläufig in Aussicht genommen, falls sich auch nächstes Jahr die Zahl der zur Verfügung stehenden Inländer als zu gering erweist, ausländische Piloten und Passagiere auf österreichischen Apparaten zuzulassen.

Herr Kommerzialrat Castiglioni erwähnt, daß in der Asperner Fliegerschule gegenwärtig fünf Flugschüler Unterricht nehmen.

Der k. k. Österreichische Aero-Klub hat für das Gordon Bennett-Wettfliegen der Kugelballons drei Meldungen abgegeben und die Gebühr von 1500 K. bezahlt, aber bisher liegt keine bestimmte Äußerung über die Teilnahme österreichischer Bewerber vor, nur der vorjährige Preisträger Ingenieur Lehnert, der damals für den Deutschen Luftfahrt-Verein in Böhmen startete, hat erklärt, unter der Flagge des k. k. Österreichischen Aero-Klubs fahren zu wollen. Auf Grund einer Anregung des Herrn Hauptmanns Manthner wird beschlossen, dem Verein für Luftschiffahrt in Tirol, der einen der für die Gordon Bennett-Fahrt erforderlichen 2900 Kubikmeter-Ballon für seine Alpenfahrten brauchen könnte, Modalitäten der gemeinsamen Anschaffung eines solchen Ballons vorzuschlagen.

Der Präsident lädt nochmals zur Teilnahme an der Konferenz der F. A. I. ein, die am 31. Juli, 1. und 2. August in Haag stattfindet. Bei dieser Konferenz wird unter anderem der Antrag zur Beratung kommen, für das aviatische Gordon Bennett-Rennen bei den bisherigen Bestimmungen zu bleiben, wonach es ein reines Geschwindigkeitrennen ist, aber aus Gründen der Sicherheit nur solche Apparate zuzulassen, deren Geschwindigkeit auf eine von der F. A. I. alljährlich festzusetzende Maß herabgewindert werden kann. Die Kommission erklärt sich mit diesem Antrag einverstanden. Ferner wird Österreich mit Beziehung auf die bei der Flugwoche in Aspern geschaffenen Höhenweltrekords die Klarstellung der Bestimmungen über die Passagiere veranlassen.

Als Teilnehmer an einer Versammlung in Angelegenheit der Sprachenregelung, die der Deutsche Luftschiffer-Verband einzuberufen beabsichtigt, werden die Herren Oberstleutnant Hoernes und Professor Richard Kuoller gebeten, die für den Österreichischen Luftschiffer-Verband in der Sache der einheitlichen deutschen Fachausdrücke tätig sind.

Neue österreichische Führer sind:

Im Kugelballon: Oberleutnant Johann Ikawetz, Linz; Herr Otto Murr, Innsbruck.

Auf der Flugmaschine: Leutnant Maximilian Perini, Fischamend; Gefreiter Johann Varga, Fischamend; Franz Reiterer, Berlin-Johannisthal; Oberleutnant Nikolaus Wagner-Edler von Florheim, Wiener-Neustadt.

NOTIZEN.

DER KONGRESS der Fédération Aéronautique Internationale wird am 31. Juli und den folgenden Tagen in Scheveningen stattfinden.

DIE PILOTENPRÜFUNG bestand am 25. Juni in Wiener-Neustadt Hauptmann Friedrich Teitelmoser. Als Prüfungskommissär fungierte Hauptmann Müller.

EIN SCHWERER STURZ ereignete sich am 18. Juni in der Gegend von Nevers. Der französische Militärflieger Leutnant Person stürzte mit seinem Apparat aus einer Höhe von 150 m ab und erlitt lebensgefährliche Verletzungen.

DER BALLON »TIROL« des Vereines für Luftschiffahrt in Tirol überflog unter Führung des Herrn Perathoner mit den Herren Huter, Obertrach und Fubau als Fahrgästen am 12. Juni den Groß-Venediger und landete glatt in Kals.

DER RUSSISCHE HÖHENREKORD im aviatischen Fluge mit Passagier wurde am 21. Juni zu Sebastopol von Kapitän Scutane auf 3000 m verbessert. Bemerkenswert bei diesem Fluge ist der rasche Abstieg, der nur vier Minuten dauerte.

EINEN BELGISCHEN HÖHENREKORD hat der Aviatiker Grombey am 18. Juni zu Gent geschaffen, indem er 3800 m erreichte und die bisherige Höchstleistung um genau 1000 m überbot. Der Aufstieg dauerte 45, der Abstieg nur 7 Minuten.

EINEN ÜBERLÄNDFLUG Wiener-Neustadt—Eisenstadt machte am 13. Juni Oberleutnant Schonofsky mit Leutnant Piller als Passagier auf einem Lohner-Doppeldecker. Der Zweck war die Vorführung des Apparats für die Eisenstädter Militär-Obererschule.

DAS MARINE-LUFTSCHIFF »L. I.«, das in Johannisthal stationiert ist, benützte gleich einem Schweserschiff »Sachsen« die außerordentlich ruhige Nacht vom 17. auf den 18. Juni zu einem Ausfluge. »L. I.« fuhr nach Rügen, von wo er um 8 Uhr früh wieder zurückkehrte.

IN RIO GRANDE DO SUL, Brasilien, wurde von den dort lebenden österreichisch-ungarischen Staatsangehörigen eine Sammlung zu gunsten der österreichischen Luftflottenaktion eingeleitet. Sie ergab bereits 10.000 Kronen, die dem Wiener Zentralkomitee übermittelt wurden.

EINEN ENGLISCHEN REKORD im Höhenfluge mit einem Passagier hat am 16. Juni auf dem Flugplatz Brooklands bei London der Aviatiker H. G. Hawker geschaffen, indem er eine Höhe von 3840 m erreichte. Der Aufstieg dauerte 2:06:00, der Abstieg nur 14 Minuten.

PRINZ GEORG VON BAYERN unternahm gelegentlich der Vorführung der im Fluge »Rond um München« gestarteten Aéroplane am 19. Juni mit dem Sieger des Wettbewerbes, Oberingenieur Helmut Hirth, einen einstündigen Flug, wobei eine Höhe von 2000 m erreicht wurde.

IN DEN FLIEGERKURS nach Wiener-Neustadt wurden kommandiert die Linienschiffsleutnants Franz Mikolocky, Gustav Klasing, Hugo von Wiktorin; die Freigattenleutnants Karl Cerri, Maximilian Libano, Konstantin Maglic, Glanko Prehauda, Otto Ritter Fiala von Fernbrugg, Alois Kaidul und Heinrich Fontaine von Felsenbrunn.

VERSUCHE MIT EINEM FALLSCHIRM eigener Konstruktion unternahm dem »New York Herald« zufolge am 22. Juni zu Los Angeles das 18jährige Fräulein Tilly Broadwick von einem Aéroplane aus. In einer Höhe von ungefähr 300 m angelangt, schwang sie sich in Gegenwart zahlreicher Zuschauer aus dem Aéroplane und ließ saft zu Boden.

EINEN UNFALL mit glimpflichem Ausgang hatten am 18. Juni die deutschen Fliegeroffiziere Leutnant Zwickau und Leutnant Vollbrühl. Auf ihrem geplanten Fluge von Metz über Frankfurt nach Berlin stürzte der Apparat bei Anfenau ab und fiel in den Fließ Kitzing. Die Offiziere konnten sich aus Ufer retten, der Doppeldecker wurde zerstört.

EIN ORIGINELLES BRAVOURSTÜCK hat am 16. Juni der deutsche Herrenreiter Leutnant Egan-Krieger vollbracht. Nachdem er in Magdeburg Jaspis zum Siege gesteuert hatte, flog er um 3 Uhr 40 nach der Berliner Grauewald-Rennbahn ab, wo er um 6 Uhr 15 eintraf, gerade noch rechtzeitig, um auf seinem eigenen Pferde Der Dragoon einen zweiten Sieg erringen zu können.

DER AVIATIKER GILBERT ist am 25. Juni 7 Uhr 30 früh von Paris aufgestiegen, um anlässlich der Zusammenkunft des Präsidenten Poincaré mit dem Könige von England die französischen Morgenblätter noch vor der Post nach London zu befördern. Er mußte wegen der schlechten Witterung in Crotay landen und traf um 2 Uhr 30 nachmittags auf dem 400 km entfernten Flugplatz Headon bei London ein.

»DIE WAHRHEIT über den Stand der Luftschiffahrt 1913« ist der Titel des Vortrages, den Victor Silberer vor einigen Wochen in der »Urania« gehalten hat und der nun nach der Aufnahme der Reichsratsstenographen im Druck vorliegt. Jeder Abonnent der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« erhält das Heftchen gratis und franco zugesandt.

NEUE GESCHWINDIGKEITSREKORDS wurden am 17. Juni zu Béthune von dem Deperdussin-Flieger Prévost auf einem 140 H. P.-Eindecker dieser Type geschaffen. Er legte 50 km in 16:43 $\frac{1}{2}$ (bisheriger Weltrekord 17:35) und 100 km in 33:30 $\frac{1}{2}$ (bisheriger Weltrekord 35:16 $\frac{1}{2}$) zurück. Die schnellste Runde (10 km) wurde in 3:20 absolviert, was einer berechneten Stundengeschwindigkeit von 180 km entspricht (bisheriger Rekord 170-777 km). Sämtliche Rekords hatte bisher Védries inne.

DAS ZEPPELIN-LUFTSCHIFF »Sachsen«, das durch die ungünstige Witterung an der Weiterfahrt von Friedrichshafen nach Baden-Oos verhindert war, hat diese am 13. Juni, als sich die meteorologischen Verhältnisse gebessert hatten, um 1/8 Uhr früh angetreten. Der Lenkballon erreichte um die Mittagstunde sein Ziel und wurde in die Halle gebracht. Erst am 17. Juni um 10 Uhr 40 abends konnte der »Sachsen« die geplante Fahrt nach Hamburg ausführen. Er fuhr über Frankfurt, Hannover und landete gegen 9 Uhr morgens in Hamburg.

IN GÖTTINGEN wird jetzt an der Universität ein von dem Geheimen Regierungsrat Professor Dr. Prandtl zu leitenden Forschungsinstitut für Hydrodynamik und Aerodynamik errichtet. Hierdurch werden die wissenschaftlichen Untersuchungen über die Gesetze der Wasser- und Luftströmungen, wie sie in Göttingen seit Jahren in dem Institute für angewandte Mechanik und in der Versuchsanstalt der Motorluftschiffbau-Gesellschaft mit glänzendem Erfolge angestellt worden sind, nun mit größeren Mitteln weiter verfolgt werden können.

DIE ETRICH-FLIEGERWERKE in Liebau teilen uns mit, daß der Apparat, mit dem Gustav Adolf Michaelis in Johannisthal tödlich verunglückte, nicht eine Etrich-Taube ihrer Konstruktion, sondern ein von der Sportflieger-Gesellschaft m. b. H. in Johannisthal selbst gebauter und außer sonstigen Abänderungen mit glänzlich veränderten Flügelkurven versehener Eindecker (in der Neunungsliste der Berliner Flugwoche als »Sportflieger-Taube« bezeichnet) war. Diese Flugmaschine ist mit der von G. A. Michaelis aus den ersten zwei Tagen der Berliner Flugwoche erfolgreich gesteuerten Etrich-Taube nicht identisch.

DER BALLON »WILMS« des Posener Luftfahrer-Vereines stieg am 18. Juni mit vier Insassen, drei Herren und einer Dame von Posen, auf und wurde, da das Ventil nicht funktionierte, auf russisches Gebiet getrieben. Die Grenzwachposten eröffneten ein lebhaftes Feuer, das aber keinen Schaden anrichtete, da der Ballon rasch einer Höhe von 3000 m aufsteigte. Eine Patrouille verfolgte den Ballon, der um 5 Uhr nachmittags glatt bei Kolisch landete. Die Insassen übernachteten bei einer Gutsherrschaft und wurden am nächsten Tage unter militärischer Bedeckung nach Kalisch gebracht, wo sie

zwar anerkennend behandelt, aber unter strenger Beobachtung gestellt wurden. Erst am 20. Juni abends wurden sie auf Veranlassung des Gouverneurs von Warschau auf freien Fuß gesetzt.

DIE OFFIZIELLEN RESULTATE des dritten aviatischen Meetings von St. Petersburg wurden seitens des Kaiserlich Russischen Aero-Klubs wie folgt bekanntgegeben: Höhenpreis: 1. Gaber-Wlinsky mit 2200 m; 2. Agafonoff 1600 m. Preis für den kleinsten Achterflug: Agafonoff. Kolschin flog einen Achter zwar in 40 Sekunden, doch wurde die Zeit nicht offiziell gemessen. Preis für aviatische Kunststücke: Koltchin. Preis des ersten Fluges: Gaber-Wlinsky. Passagierpreise: Agafonoff, Koltchin. Landungspreis: Koltchin. Preis für den Überlandflug St. Petersburg—Krasnoe Selo und retour: Gaber-Wlinsky. Preis der Wasserflugzeuge: Alekhnowitch. Bei der Preisverteilung erhielten: Gaber-Wlinsky 1075, Agafonoff 840, Koltchin 755, Harsinsky 285, Ewskoff 282, Mesentzeff, Raewsky und Wolk je 150 Rubel.

EINEN GESCHWADERFLUG vom Truppenübungsplatz Döberitz bei Berlin nach dem 140 km entfernten Leipzig und zurück unternahm am 12. Juni die deutschen Fliegeroffiziere Leutnant von Hidosen mit Oberleutnant Drechsel auf Albatros-Zweidecker, Leutnant von Buttlar mit Leutnant Teubner auf Albatros-Zweidecker, Leutnant Freiherr von Thüma mit Leutnant Winkler auf Albatros-Taube. Der Abflug erfolgte um 4 Uhr nachmittags, die Ankunft in Leipzig um 6 Uhr 10. Nach anderthalbstündigem Aufenthalte traten die Flieger bei orkanartigem Sturme die Rückfahrt an, während der sie auch wiederholt in Regen gerieten. Infolge des starken Gegenwindes verzögerte sich die Rückkunft und die Dämmerung war bereits heringebrochen, als die kleine Geschwader wieder auf dem Truppenübungsplatz landete.

DIE WETTBEWERBE der fliegenden Fahrräder um die vom Hause Peugeot gestifteten Preise wurden am 15. Juni auf der Pariser Prinzenparkbahn angesetzt. Der mit 10.000 Francs dotierte Dekameterpreis für zwei Flüge von je 10 m in zwei entgegengesetzten Richtungen ergab ein Fliecko, da keine Maschine im Stande war, sich auch nur für einen Moment vom Boden zu erheben. Die zweite mit Preisen von 3000, 1000 und 500 Francs dotierte Prüfung verlangte von den Konkurrenten, auf einem nur durch Schwingen oder Luftschrauben bewegten Fahrräder eine halbe Bahnrunde (333 m) in höchstens einer Minute zurückzulegen, was einer Stundengeschwindigkeit von 20 km entspricht. Dieser bescheidenen Anforderung konnten 17 Bewerber genügen. René Bernhard fuhr die Strecke in 30 1/2, Callez in 31, Diandone in 31 1/2 Sekunden. Diese Zeiten entsprechen einer Stundengeschwindigkeit von 40 km und man hofft, bei der nächsten Konkurrenz schon eine Geschwindigkeit von 50 km in der Stunde zu erreichen, bei welchem Tempo die Bedingungen für einen Abflug gegeben wären.

AUS AMERIKA kommen einige aeronautische Mitteilungen. Der Kriegsmilitarist hat für die Erlangung des militärischen Pilotendiploms folgende Prüfungsfrage festgesetzt: Einen Überlandflug von mindestens 20 Meilen in einer Minimalhöhe von 1000 Fuß; einen Fünfminutenflug bei einer Windstärke von 25 km in der Stunde; Beförderung eines Passagiers in einer Höhe von mindestens 500 Fuß und Landung bei abgestelltem Motor innerhalb 150 Fuß von einem selbst bestimmten Punkte; Gleitflug auf einer Höhe von mindestens 500 Fuß und Landung innerhalb 300 Fuß von einem selbst bestimmten Punkte; Rekognoszierungsgang von mindestens 20 Meilen in einer Minimalhöhe von 1600 Fuß, Lösung verschiedener militärischer Aufgaben. — Der Aero-Klub von Amerika hat folgende Rekords im Überlandflug ohne Zwischenlandung anerkannt: Dauerrekord: Leutnant de Witt, Milling, der am 28. März mit einem Passagier in 4:22:00 von Texas City nach San Antonio flog; Distanzrekord: dieselbe Leistung, die mit 220 Meilen in Anrechnung gebracht wurde. — Am 31. Mai zählte Amerika 230 diplomierte Piloten.

DIE ENDGÜLTIGEN RESULTATE der Jahrhundert-Flugwoche, die der Schlesische Aero-Klub vom

8. bis 15. Juni auf dem Flugplatz Leberbühl bei Breslau veranstaltete, wurden am 18. Juni bekanntgegeben. In den einzelnen Konkurrenzen trat die Placierung folgende: Photographie-Wettbewerb: Leutnant Carganico (L. V. G.-Doppeldecker) mit 389 Punkten 1., Stöffler (Aviatik-Doppeldecker) mit 380 Punkten 2., Friedrich (Erich-Taube) mit 122 Punkten 3., Schlegel (Aviatik-Eindecker) mit 118 Punkten 4. Als Flugbegleiter, beziehungsweise Photographen erhielten von den Offizieren Hauptmann Kämpisch 246, Hauptmann Hellmich 218, Hauptmann Thilo 215 Punkte. Im Transport-Wettbewerb trug der von Krieger gesteuerte Albatros-Eindecker 1:10:00 den Sieg davon vor dem Aviatik-Eindecker Schlegels, der 1:39:00 benötigte. Den Ehrenpreis des Prinzen Sigismund von Preußen erhielt Leutnant Carganico für einen Höhenflug von 1655 m. Die größte Flugdauer erzielte Friedrich (Erich-Taube) mit 8:29:00, die meisten Flüge, nämlich 37, machte Schlegel, die größte Höhe erreichte Stöffler mit 3130 m. Im Rennen um den Kaiserjubiläums-Preis siegte Leutnant Carganico. An Preisen erhielten: Stöffler 12,023, Krieger 8469, Schlegel 8230, Friedrich 5569 Mark.

FRANZ SEIDL, der am 10. Juni verunglückte österreichische Pilot, wurde am 14. Juni auf dem Isersdorfer Friedhof beerdigt. Unter den Trauergästen waren der Präsident des k. k. Österreichischen Aero-Klubs Freiherr von Economo, der Präsident des k. k. Österr. Flugtechnischen Vereines Generaldirektor Cassinone, der Vorsitzende des Flugtechnischen Studienkomitees Haus von Orzili und zahlreiche andere Persönlichkeiten. Beim offenen Grabe hielt zuerst der Pfarrer Kranper-Rainer einen warm empfundenen Nachruf. Hierauf sprach Baron Economo. Er sagte: »Franz Georg Seidl! Trauernd stehen wir an deinem offenen Grabe. Den Aviatiker wirst du unvergänglich bleiben. Wir alle haben dich als ein Muster treuester Pflichterfüllung gekannt und geschätzt. Du bist uns jäh entrissen worden, als du eben im Begriffe warst, einen neuen Höhepunkt zu erreichen: Du gehörst zu den Helden der Luft, die, ihrer selbst nicht achtend, für die Wissenschaft, für die Aviatik mit all ihrem Können eingetreten sind, zu jenen Helden, die im Dienste der Aviatik ihr Leben gelassen haben. Wir erneuern an deinem frischen Grabe das Versprechen, welches wir an den Grabstätten jener Helden der Luft gegeben haben, die uns früher entrissen wurden. Wir werden für die Sache der Aviatik trotz aller Opfer unentwegt eintreten, um endgültig die Luft für die Menschheit zu erobern; Ruhe sanft! Du hast nicht umsonst gelebt, du bist wie ein Held gestorben.«

EINEN WELTREKORD im aviatischen Höhenflug mit drei Passagieren hat am 23. Juni Dipl.-Ing.-Ingenieur Thelen auf dem Flugplatz Johannisthal geschaffen, indem er bei einem Abnahmeflug mit einem regulären Militär-Albatros-Doppeldecker (100 H. P., Sechszylinder-Mercedes-Motor) eine Höhe von 2150 m erreichte und den seit 15. April 1913 bestehenden Weltrekord des Franzosen Marty (1680 m) bedeutend verbesserte. Dipl.-Ing.-Ingenieur Thelen war mit Leutnant Münster als Flugzeug und Ballast für zwei Passagiere, insgesamt 260 kg Nutzlast, aufgestiegen, um mit einem neuen Albatros-Doppeldecker, der für die Heeresverwaltung bestimmt war, den vorgeschriebenen einständigen Abnahmeflug zu machen. Die Maschine hatte außer der toten und lebendigen Last noch Betriebsstoff für 2 1/2 Stunden an Bord. Als Kontrollor des Fluges fungierte der amtliche Flugprüfer Hauptmann Schott. In großen Kreisen schaute sich die Maschine, die trotz der schweren Belastung sehr gut stieg, empor. Nach drei Viertelstunden hatte Thelen 2150 m Höhe erklimmt und schritt zum Abstieg. Nachdem er die vorgeschriebene Stunde hinter sich gebracht hatte, landete

der Flieger glatt. Erwähnt sei hier, daß der Weltrekord im Höhenflug mit drei Passagieren schon einmal in Deutschland war, und zwar hielt ihn eine Zeitlang Ingenieur Sablatog (Bomhard-Pfeil-Doppeldecker) mit 1120 Metern.

DER MECKLENBURGER RUNDFLUG begann am 22. Juni mit der 70 km langen Etappe Lübeck—Schwerin. Es starteten ab sechs Uhr früh in kurzen Intervallen alle sechs genauesten Flieger. Die beste Zeit erzielte mit 36 Minuten Rosenstein (Hansa-Taube) vor Schüler (Cagus-Doppeldecker), der 37:30 benötigte; die Zeiten der übrigen Bewerber waren Dick (D. F. W. Pfeil-Doppeldecker) 39:00, Cremer (Fokker-Eindecker) 46:30, Ingold (Aviatik-Doppeldecker) kehrte nun, weil seine Motor nicht in Ordnung war, Stiploschek (Jeannin-Taube) war vor Schwerin zu einer Notlandung gezwungen. Am zweiten Tage hatten die Bewerber nach Wismar und von dort zurück nach Lübeck zu fliegen. Rosenstein startete nachmittags 5 Uhr 32 Minuten als Erster. Nach 27 Minuten erreichte er Wismar, 11 Minuten später setzte er den Flug nach Lübeck fort, wo er um 6 Uhr 46 ankam. Er bat also nur 53 $\frac{1}{2}$ Minuten gebraucht und ist damit Gewinner sämtlicher erster Preise im Gesamtbetrage von 8500 Mark. Stiploschek stieg als Zweiter auf, war aber, wie am ersten Tage, vom Pech verfolgt und mußte eine Meile vor Wismar wegen Motordefekts niedergehen. Ingold konnte den Motor nicht auf die nötige Tourenzahl bringen und kehrte zurück. Um 6 Uhr 28 startete er zum zweiten Male, berührte in Wismar 6 Uhr 59 den Boden und flog dann gleich nach Lübeck weiter. Schüler startete 5 Uhr 58 und setzte ebenfalls 6 Uhr 39 sofort den Flug nach Lübeck fort. Seinem Beispiel folgte 6 Uhr 33 auch Cremer, der bereits größere Höhen aufsuchen mußte, um den Böen zu entgehen. In der Gesamtklassifikation, bei der auch die Leistungen bei dem in Schwerin und Lübeck veranstalteten Schaufluge bewertet wurden, besetzte Rosenstein den ersten Platz vor Cremer, Schüler und Ingold.

«RUND UM MÜNCHEN», der vom Bayerischen Aero-Klub unter Mitwirkung der bayerischen Luftfahrervereine und des königlich bayerischen Automobil-Klubs veranstaltete zweiteigige Wettbewerb, fand am 14. und 15. Juni statt. Die Flieger hatten am ersten Tage München auf der Strecke Flugplatz Puchheim—Forstenried—Perlach—Riem—Schleißheim—Bergkirchen—Flugplatz Puchheim—Bergkirchen—Flugplatz Puchheim (85 km) zu umfliegen. Die hierbei erzielten Resultate waren: 1. Linackogel auf Rumpler-Eindecker, 100 H. P. Mercedes, in 52:00; 2. Hellmut Hirt auf Albatros-Eindecker, 100 H. P. Mercedes, in 52:00; 3. Balerlein auf Doppeldecker Münchener Otto-Werke, 100 H. P. Argus, in 58:00; 4. O. E. Lindpaintner auf Otto-Doppeldecker mit 100 H. P. Argus, in 59:00; 5. Römler auf Eindecker mit 100 H. P. Argus, in 1:06:00. Am zweiten Tag war die etwa 76 km betragende Flugstrecke (Puchheim—Forstenried—Perlach—Riem—Flugplatz Schleißheim—Bergkirchen bei Dachau—Puchheim) zweimal zu durchfliegen mit Zwischenlandung und Aufenthalt von 15 Minuten in Puchheim. Die Platzierung gestaltete sich wie folgt: 1. Hellmut Hirt auf Albatros-Eindecker, 100 H. P. Mercedes, in 1:22:00; 2. Balerlein auf Doppeldecker Münchener Otto-Werke, 100 H. P. Argus, in 1:32:00; 3. Oskar Römler auf Eindecker mit 100 H. P. Mercedes, in 1:42:00. Linackogel, der die beiden Runden in 52 Minuten absolvierte, wurde disqualifiziert, weil er die Kontrollstation Riem nicht vor schriftsmäßig nachgekau hatte. Das Endresultat war somit: 1. Hellmut Hirt mit einer Gesamtflugzeit von 2:15:00 erhielt 6000 M.; 2. Balerlein mit 2:30:00 erhielt 3000 M.

DAS BODENSEE-MEETING der Wasserflugzeuge begann am 28. Juni in Konstanz mit der Abnahme der Apparate und wird nach folgendem Programm abgewickelt: 29. Juni, mittags 3 Uhr: Flüge um die Prämien für den Befähigungsnachweis; 30. Juni, 8—11 Uhr vormittags und von 3—9 Uhr nachmittags: Wettbewerb der Sportflugzeuge nach Radolfzell und zurück; 1. Juli, 8—9 Uhr nachmittags: Flug um den Großen Preis vom

Bodensee; 2. Juli, von 4—11 Uhr vormittags und 3 bis 9 Uhr nachmittags: Steigfähigkeitswettbewerb; 3. Juli: Flüge wie am 1. und 2. Juli; 4. Juli: Flüge wie am 30. Juni und 2. Juli; 5. Juli: Flüge wie am 1. Juli. Auf dem 500×300 m großen Wasserflughafen sind außer drei feststehenden Holzflughanghallen elf große Zelte, teilweise Doppelzelte, für die Maschinen errichtet worden. Vom Flugplatz führt eine Ausfahrtstraße nach der Wasserröhre, woran sich seewärts ein durch Böen markiertes Viereck von 500 m Seitenlänge anschließt. Bei dem Großen Preis vom Bodensee haben die Flieger vom Lande aufzustiegen, die Kontrollstellen von Romanshorn, Arbon und Bregenz zu überfliegen, in einem Bodenseeviereck bei Lindau niedergehen, hier den Motor abzustellen, wieder ansdrehen, nach Konstanz zurückzufliegen, eine weitere Runde über den erwähnten Kontrollstellen über dem Bodensee anzuführen und zum Schluß im Bodenseeviereck zu Konstanz einzufallen. Die Gesamtstrecke beträgt 200 km. Während die Wasserflugzeuge für den Großen Preis vom Bodensee hochziehbare Fahrgestelle besitzen müssen, brauchen die Sportflieger, die nur mit Motoren bis 75 H. P. ausgerüstet sein dürfen, ein hochziehbares Fahrgestell nicht zu besitzen. Diese Sportmaschinen fliegen vom Wasser ab, haben einen Flug über 100 km zu absolvieren und wieder auf das Wasser niederzulegen. Außerdem ist auch eine Steigfähigkeitsprüfung vorgesehen. Es gelangen auch Preise für Konstrukteure, Mechaniker und siegende Maschinen zur Ausgabe.

DAS PROBLEM der automatischen Stabilität beim Flugzeuge soll dem französischen Aviatiker Moreau zu lösen gelungen sein. Die von Moreau bei Melun vorgenommenen praktischen Versuche scheinen in der Tat erwiesen zu haben, daß auf dem Wege zur Vervollkommenung der Flugkunst zumindest ein neuer wichtiger Schritt zurückgelegt worden ist. Nach den spärlichen Einzelheiten, die einstweilen verraten werden, beruht die Neuerung im wesentlichen darauf, daß der Sitz für den Flieger und die Passagiere nicht fest in das Flugzeug eingebaut ist; beide sitzen in einer Art Gestell oder Käfig, das an der Flugmaschine hängt. Es handelt sich also um eine Art Pendelsitz, der an einem gewissen Punkt zwischen dem Propeller und dem Höhensteuer angebracht ist und der durch sein Gewicht das Gravitationszentrum beeinflusst. Durch die Bewegung dieses Pendelsitzes soll das Gravitationszentrum automatisch auf einen bestimmten Punkt gebaut bleiben. Zwei Hebel, die durch die Schwingungen des Pendelsitzes automatisch bewegt werden, erhalten die Flächen und die Steuerungen ausgesetzt in der Lage, die für das Gleichgewicht des Flugzeugs erforderlich ist. Moreau will wahrgenommen haben, daß der Mechanismus der Flügel und des Schwanzes einer Krähe beim Fluge gegen den Wind sozusagen automatisch arbeitet; nach seiner Angabe kam es nur noch darauf an, das Geheimnis dieser automatischen Bewegung durch vorsichtige Kombinationen zu ergründen. Er konstruierte ein Modell von 1 m Größe; die Versuche mit diesem Modell bestätigten im wesentlichen die Annahmen, und der kleine Apparat flog beinahe ohne Propeller. Ein größeres Modell bekräftigte abermals die Richtigkeit des Weges. Nun konstruierte Moreau ein großes, mit einem Motor ausgerüstetes Flugzeug, mit dem er jetzt in der Tat Melun überfliegen konnte, ohne auch nur die Hand an die Steuerungshebel legen zu müssen. Moreau verständigte die militärische Flugbehörde und General Hirschauer sandte den Leutnant Sanlier mit dem Auftrage, das neue Flugzeug zu prüfen. Ein Flug mit Moreau soll den militärischen Sachverständigen vollkommen überzeugen haben. Leutnant Sanlier saß während dieses Fluges neben dem Führer, der Korb pendelte frei hin und her, während Moreau mit gekreuzten Armen saß und die Maschine dadurch steuerte, daß er mit einem Fuß einen Hebel bewegte.

ZUM TODESSTURZE auf dem Berliner Flugplatze Johannistal am 19. Juni werden folgende Einzelheiten gemeldet: Schon von 3 Uhr früh an herrschte auf dem

Flugplätze ein reger Betrieb. Um 3 Uhr 45 stieg der Pilot Ingenieur Krastel mit Werkmeister Gerbits als Passagier auf dem neuen Banmann-Freytag-Doppeldecker zu einem Dreistundenflug um die Prämie der Nationalflugschau auf. Als der Doppeldecker bereits sechsmal das Flugfeld in geringer Höhe umrundet hatte, neigte er sich plötzlich, als er sich in etwa 20 m Höhe befand, stark nach vorn und stürzte dann wie ein Pfeil senkrecht zu Boden. Die beiden Insassen wurden gleich bei dem Beginn des plötzlichen Absturzes herabgeschleudert und lagen, als der ständig auf dem Flugplatz stationierte Stabsarzt und der amtliche Flugprüfer an der Unglücksstelle ankamen, einige Meter weit von dem vollständig zertrümmerten Flugzeug entfernt. Der Arzt konnte nur noch den bei beiden Piloten sofort eingetretenen Tod feststellen, der bei Krastel durch Bruch der Wirbelsäule und bei Gerbits durch Einknickung der vorderen Brustwand verursacht worden war. Über die Ursache des schrecklichen Absturzes war, da die meisten Piloten im Augenblick des Unglücks bei dem regeren Flugbetrieb mit sich selber zu tun hatten und so den Sturz nicht beobachteten, nur wenig festzustellen; dazu kommt, daß das Flugzeug vollständig zertrümmert ist. Wahrscheinlich aber hat der Banmann-Freytag-Doppeldecker zu viel Steuerdruck erhalten, so daß er nach vorn überkippte, sich halb überschling und so Boden stürzte. Der verunglückte Pilot Hans Reimar Krastel ist geborener Süddeutscher und widmete sich bereits im Jahre 1910, wo er bei Leblanc in Paris in Frankreich das Fliegen erlernte, der Aviatik. Er bestand dann im gleichen Jahre auf dem Flugfeld Oberwiesenfeld bei München das Pilotenexamen und wurde darauf als Militärfachlehrer von der bayerischen Heeresverwaltung angestellt, wo er sich während der kurzen Zeit seiner Tätigkeit herzerliche Zuneigung erwarb. Da er schon seit längerer Zeit die Absicht hatte, sich um eine Prämie der Nationalflugschau zu bewerben, wurde ihm der Banmann-Freytag-Doppeldecker zur Verfügung gestellt. Sein Begleiter und Werkmeister Gerbits ist ebenfalls Süddeutscher und hinterläßt eine Witwe mit zwei unversorgten Kindern. Die Liste der verunglückten deutschen Flieger lautet nun: 66 Namen. Der heutige Absturz war der vierzehnte Unfall in Johannisfest mit tödlichem Ausgang. Bei diesen 14 Stürzen haben 18 Fliegelführer und Passagiere ihr Leben verloren.

DER GROSSE PREIS DER KUGELBALLONS, den der Aero-Club de France alljährlich als internationale Distanzfahrt ausschreibt, wurde am 15. Juni zum neunten Male ausgetragen. Vom Klabplatz in Saint Cloud bei Paris stiegen von 2 Uhr nachmittags an in Intervallen von zehn Minuten 20 Ballons in nachstehender Reihenfolge auf: »Joopie«, 1600 m³ Volumen, Führer Th. Bogaïn, Passagier H. Leblanc; »Col. Ch. Renard«, 1600 m³, E. Deligny, Coiffier; »Gladbeck«, Deutschland, 1680 m³, H. Apfel, Gesein; »Versailles«, 1600 m³, E. Boucher, Arondel; »L'Azure«, 1600 m³, G. Ravaine, R. Lallier; »Le Tapire«, 1600 m³, Jacques Schneider, Blensimé; »Le Sagittaire«, 1600 m³, René Rumpelmayer, Mme. R. Goldschmidt; »L'oiselette«, 1600 m³, L. Pierron, »L'Esterle«, 1600 m³, E. Barbotte, Seraski; »Stellas«, 1600 m³, Mme. M. Goldschmidt, Kafferer; »Belgica II.«, Belgien, 1600 m³, E. Demmyer, Vlemix; »Albatros«, 1200 m³, J. Laurenceau, Foncal; »Mowglie«, 1600 m³, M. Bongeois, Mme. de Pulido; »La Touraine«, 1600 m³, J. Dubois, Spire; »Karlsruhe«, Deutschland, 1600 m³, Doktor Henoch, Friedhans; »Sédoite«, 1200 m³, G. Destrécher, Drabe del Castillo; »L'Anbe«, 1200 m³, E. Bonnardier, Lebien; »L'île de France«, 1600 m³, A. Leblanc, Mlle. Julienne Maréchal; »Aéronautique Clubs«, 1200 m³, Gaimbert, Méan; »Condore«, 1600 m³, E. Dabonnat, W. Jourdan. Die Ballons verließen in west-nordwestlicher Richtung den Klabplatz und landeten zum größeren Teile im Angesichte der französischen Küste. Sechs Ballons überflogen den Ärmelkanal, wobei der »Condore« mit Dabonnat und Jourdan an Bord vor Portland ins Meer stürzte; die Insassen wurden von Fischern geborgen. Den Sieg trug »L'île de France« davon, der nach einer Fahrt von 24:30:00 bei Hall,

670 km vom Aufstiegsplatz entfernt, landete. Etwas südlicher, bei Utterby, ging »La Louise« nieder, der eine Strecke von 650 km zurückgelegt hatte. »Mowglie« landete bei Lincoln und besetzte mit 642 km den dritten Platz vor »Le Sagittaire«, der den 637 km entfernten Ort Ashburne erreichte. »La Touraine« landete bei Uppingham (525 km) und wurde Fünfter. Mme. M. Goldschmidt, die einzige Dame, die einen Ballon führte, landete bei Putot. Die bisherigen Sieger im Grand Prix der Kugelballons sind: 1903: Jacques Faure landete bei Kirchdorf in Ungarn (1314 km); 1906: E. Barbotte landete bei Sables d'Olonne (297 km); 1907: A. Delobel landete bei Ostende (292 km); 1908: G. Blanchet landete bei Navarre (560 km); 1909: G. Blanchet landete bei Saint Louis du Rhône (637 km); 1910: G. Blanchet landete bei Walchensee (700 km); 1911: A. Boegler landete bei Cabanis (467 km); 1912: L. Barthou landete bei Porspord (514 km).

BRINDEJONC DE MOULINAIS, der durch seinen am 10. Juni vollbrachten sensationellen Flug Paris—Warschan (1400 km) erster Anwärter auf den Pomery-Pokal für das am 30. Oktober zu Ende gehende zweite Semester geworden ist, hat sich mit dieser bisher einzig dastehenden Tagesleistung nicht begnügt. Nachdem er durch die ungünstige Witterung zu einigen Ruhetagen gezwungen worden war, wollte er am 15. Juni den Weiterflug nach Petersburg antreten, mußte aber diesen Plan in Anbetracht des heftigen Gegenwindes aufgeben. Tags darauf stieg er um 5 Uhr 25 Minuten früh vom Moskowitsky-Aérodrom auf und landete in der neunten Morgenstunde in Wilna. Um 1 Uhr 30 mittags flog er bei starkem Winde wieder auf und traf um 4 Uhr nachmittags in Dünaaburg (Dwinsk) ein. Er hat die rund 600 km lange Strecke in 10:22:00 durchflogen. Nachdem Brindejone in Dünaaburg übernachtet hatte, setzte er am 17. Juni um 3 Uhr 25 Minuten früh den Flug nach Petersburg fort. In Pskof tastete er anderthalb Stunden, flog um 7 Uhr 50 weiter und traf um 11 Uhr 25 auf dem Militärluftplatz von St. Petersburg ein. Für die 400 km lange Etappe hat er eine Flugzeit von 3:50:00 benötigt. Die Stundengeschwindigkeit war trotz des starken Gegenwindes ungefähr 150 km. Brindejone hat die Absicht ausgesprochen, nach einigen Rasttagen den Rückflug von Petersburg nach Paris über Helsinki—Stockholm—Kopenhagen zu machen. Brindejone de Moulinais hat die 2400 km lange Strecke Paris—Berlin—Warschan—Dünaaburg—St. Petersburg in kaum 20 Stunden reiner Flugzeit zurückgelegt, was einer mittleren Stundengeschwindigkeit von 120 km entspricht. Es ist dies eine Leistung, die nicht so bald überboten werden dürfte. Er hat gleich nach seiner Ankunft in der russischen Hauptstadt die Absicht ausgesprochen, auch für die Heimfahrt den Luftweg zu wählen. Der auermüdete Flieger stieg tatsächlich am 23. Juni um 7 Uhr 14 Minuten abends vom Militärluftplatz auf, überflog in einer Höhe von 1000 m die Newamündung und schlug die Richtung auf Gatschina ein, wo er am 8 Uhr 15 landete und mit einem Bankett gefeiert wurde. Am 24. Juni um 2 Uhr 55 nachmittags setzte er längs der baltischen Eisenbahn den Flug nach Reval fort und erreichte um 5 Uhr 45 Minuten sein Ziel. Am 25. Juni um 3 Uhr früh trat Brindejone seinen Flug über die Ostsee an und landete nach dreieinhalbstündigem Fluge auf dem Exerzierplatz von Stockholm, wo er enthusiastisch empfangen wurde. Er blieb bei diesem Fluge über dem Meer ganz auf sich angewiesen, da die von der russischen Regierung in Aussicht gestellten Torpedoboote nicht angelaufen waren. Brindejone, der von der rund 2400 km langen in Aussicht genommenen Strecke Petersburg—Reval—Stockholm—Kopenhagen—Hamburg—Paris ungefähr ein Viertel zurückgelegt hat, gedachte die Heimreise am 26. oder 27. Juni fortzusetzen.

IN LEIPZIG wurde am 22. Juni der neue Flugplatz und die Luftschiffhalle zu Mockan dem Betriebe eröffnet. Die Halle, die größte, die Deutschland besitzt, ist in Eisenkonstruktion erbaut, hat eine Länge von 194, eine Breite von 69 und eine Höhe von 32 m. Die Halle wird

zwei Luftschiffe zu gleicher Zeit Platz bieten; es ist besonders darauf Bedacht genommen, sie so zu errichten, daß sie in der bei Leipzig besonders vorherrschenden Windrichtung SW.—NO. steht. Die Halle ist mit Asbestplatten gedeckt, die Türen werden durch vier Elektromotoren bewegt. Die Anlage hat eine Stärke von insgesamt 36 H.P. Im Falle eines Versagens der Motoren könnten die Türen aber sehr leicht mit der Hand geöffnet werden. Innerhalb der Halle sind elf Räume vorhanden, und zwar Umkleieräume für Damen und Herren, Bureaux für die »Delage« und auch für die Fliegplatz-A.-G., Mannschafts-, Wach- und Schlafräume sowie Werkstätten. Die Wasserstoffgasanlage ist an das Bahnhofs angeschlossen und so eingerichtet, daß 26 Stapel à 5 Flaschen untergebracht werden können. Da die Flasche einen Inhalt von 5 m³ Wasserstoffgas enthält, können immer 140.000 m³ Wasserstoffgas auf dem Platze gelagert werden. Die Benzinanlage ist nach den neuesten Erfahrungen der Technik eingerichtet, es ist ein Kessel von 20.000 l Fassungsvermögen eingelagert, der ständig unter Kohlendruck steht, so daß eine Explosion nicht zu fürchten ist. Vorgesehen sind ferner an den beiden Längsseiten Restaurationsräume innerhalb und außerhalb der Halle. Die Küchenanlage wird elektrisch betrieben. Der Fliegplatz bekommt zunächst zehn Schuppen in der Größe von 20 × 15 m und 15 × 15 m, die massiv in Eisen und Eisenbetonkonstruktion mit Schiebetüren erbaute werden. Die Dimension des gesamten Platzes beträgt 1700 m in der Länge, 1500 m in der Breite, so daß also etwa 300.000 m² zur Verfügung stehen. Der Boden besteht aus hartem Lehmton mit einer vorzüglichen Grasnarbe. Der Haupteingang des Platzes liegt an der Dübener Chaussee; dort befindet sich auch das Hauptrestaurant, ein zweistöckiges Gebäude, das unten die Restaurationsräume enthält, oben sind die Kassen für Offiziere und Zivilflieger. In diesem Hause befindet sich auch die Wohnung des Platzmeisters, die so eingerichtet ist, daß der Platzmeister nach drei Seiten hin freie Ansicht hat und so den gesamten Platz vollkommen übersehen kann. Auch eine Postfiliale wird in diesem Hause untergebracht. Auf dem übrigen freien Gelände, das noch vorhanden ist, sollen Fußballplätze, Tennisplätze n. s. w. errichtet werden. Der König und der Kronprinz von Sachsen sowie der Prinz Friedrich Christian wohnen inmitten von ungefähr 50.000 Menschen der Feier bei. Die Zeppelin-Luftschiffe »Sachsen« (Führer Graf Zeppelin) und »Viktoria« (Führer Dr. Eckener) trafen von Potsdam kommend kurz nach 3 Uhr ein, umkreisten das Flugfeld und hewerkstelligten sodann eine glatte Landung. Der König und die Prinzen machten im Lenkballon »Sachsen« eine einstündige Rundfahrt und auch die »Viktoria« absolvierte einen Passagierflug. Gleichzeitig stiegen auch sieben Aéroplane auf und nach ein Freiballon schwebte über dem Flugfeld. Das Luftschiff »Sachsen« bleibt in Leipzig stationiert.

LITERATUR.

»Ban und Betrieb von Prall-Luftschiffen.« Von Ing. Richard Basenach j. II. Teil: »Allgemeine Darstellung des Entwurfs und der Konstruktion.« Mit 80 Textabbildungen. München und Berlin, 1912. Verlag von R. Oldenbourg. Preis gebunden 3 M. — Das Buch will den Leser, ohne mathematisch-theoretische Vorkenntnisse voraussetzen, durch gemeinverständliche und doch gründliche Darstellung in die neu-entstandene Technik einweisen und auch dem damit vertrauten Fachmann Anregungen bieten. Die Darlegungen des verstorbenen Ingenieurs basieren auf der durch eine langjährige Praxis im Ban von Prall-Luftschiffen unterstützten und intensiven Beteiligung mit dem gesamten hierhergehörigen technischen Stoff. Der erste, an dieser Stelle schon besprochene Band des Werkes dieneit vorwiegend der Einführung. Der zweite Teil handelt mit seinem ersten Abschnitt (dem siebenten des Werkes)

»Form- und Reibungswiderstände an Tragkörpermodellen« eine folgerichtige Fortsetzung der am Schlusse des ersten Teiles aufgenommenen allgemeinen Betrachtungen der Luftwiderstandsvorgänge. Die weiteren Kapitel heißen: Die Konstruktion der Tragkörperform, der Tragkörper und seine Hüllenspannungen, der Innenruck und seine Vor-ausbestimmung, Anlage zur Aufrechterhaltung des Innenruckes, Einzelanordnung und konstruktive Ausgestaltung der Druckhaltungsanlage. Das Werk bildet den VIII. Band des vorzüglichen Sammelwerkes: »Luftfahrzeugbau und -führung«, das von Hauptmann Georg Paul Neumann herausgegeben wird.

»Motor.« Illustrierte Monatsschrift für die Interessen des Automobilmasses, des Motorbootwesens und der Luftfahrt. Sechstes Heft. Berlin 1913. Verlag Gustav Brannbeck. Preis 1 M. — Die jüngste Ausgabe dieser prächtigen Monatsschrift zeichnet sich durch einen besonders reichhaltigen textuellen Inhalt aus, geeignet, das Herz des Fachmannes wie des gebildeten Laien zu erfreuen. Der Berliner Branddirektor M. Reichel, der sich um die Einführung des Automobils in den Dienste der Feuerwehr besonders verdient gemacht hat, schildert in einem längeren Artikel die Entwicklung der Automobile der Berliner Feuerwehr. Eine hübsche Skizze bringt Bertold Hagemann, der sein Debüt als Automobilist in Spanien schildert; der Artikel ist mit hervorragenden landschaftlichen Bildern geschmückt. In die Intimitäten des Döberitzer Flugplatzes weilt Doll von Korb die Leser ein. Ferner lernt man in dem Flugzeugkonstrukteur Fokker einen angenehmen Erzähler kennen. Er entwirft eine humoristische Skizze eigener Erfahrungen mit Flugschülern und überschreibt sie »Angstmüllers Fliegerlehre«. Eine seltsame Mischung von Wirklichkeit und Phantasie bildet die kleine Skizze »Die Vögel des Todes« von Hermann Dressler. Ein Flugzeug spielt in eine Stadt rabiger Bürger von oben her Granaten und verbreitet Tod und Entsetzen unter den Bewohnern. Plötzlich setzt der Motor aus, der heimtückische Mörder muß herab und die vor Todesfurcht entmenschte Menge lyncht ihn. Dem dritten Prinz Heinrich-Flug ist ein interessantes Kapitel gewidmet, das durch einen sachkundigen Beitrag »Fliegerverfolgung im Automobil« aus der Feder des Herrn Oppenheimer vermehrt wird. Von jenen Geheimnissen, die sich keinem anderen Wesen als nur dem Luftfahrer erschließen, sucht der wunderbar illustrierte Artikel »Deutsche Schlösser und Burgen aus der Vogelschau« dem Leser zu vermitteln, was sich durch Wort und Bild überhaupt mitteln läßt. Man hegreift nach der Lektüre solcher Artikel, daß den Luftfahrer immer wieder die Sehnsucht empor in die Höhe führt. Der Inhalt der höchst interessanten Nummer ist: »Die Automobile der Berliner Feuerwehr und ihre Entwicklung« von M. Reichel, kgl. Branddirektor. — »Der Automobilist in Spanien« von Bertold Hagemann. — »Der Militärluftplatz« von Doll von Korb. — »Angstmüllers Fliegerlehre« von A. H. G. Fokker. — »Die Vögel des Todes«, Kriegsskizze von Hermann Dressler. — »Fliegerverfolgung im Automobil« von M. J. Oppenheimer. — »Deutsche Schlösser und Burgen aus der Vogelschau« von Dr. H. Elias und Privatdozent Dr. K. Gerstenberg. — »Der dritte Prinz Heinrich-Flug.« — »Die vier St. Petersburger Automobilanstellung.« — »Das elegante Automobil.« — Patentschau. — Neuheiten und Zubehör. — Farbenmarkierung der internationalen Verbindungsstraßen etc. etc.

BRIEFKASTEN.

»AERO« in B. — Im Jahre 1910 fand der Gordon-Bennett-Wettbewerb der Kugelballons in Nordamerika, und zwar von St. Louis aus statt. Der Sieger R. Hawley Lande 1820 km vom Anstiegsplatze.

»ASPERN« in L. — Helmut Hirth hatte bei dem Fluge Berlin—Wien Leutnant von Schoeller als Passagier, Oberleutnant von Blaschke, der unter dem Pseudonym Hans von Caakay startete, den seither verunglückten Oberleutnant Nittner, Oberleutnant Müller (Pseudonym Julius Bergmann) war von Oberleutnant Schünzel begleitet.

Die Wahrheit

über den Stand der Luftschiffahrt 1913.

Vortrag, gehalten zu Wien am 22. April 1913, im großen Saale
der »Urania« von

VICTOR SILBERER.

Verlag der „ALLGEMEINEN SPORT-ZEITUNG“, Wien.

PREIS: 1 Krone.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

BEZUGSPREISE

der

„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“:

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn	14 Kronen
für Deutschland	12 Mark
für das übrige Ausland	19 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« bitten wir unter Beispruch des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postsparkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 3, zu richten.

„La Navigazione Aerea“

Italienische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. Luigi Mina
vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag
E. Voghera, Via Po 3, Rom.

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angegliederten Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen
Konstruktionsschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Heften von 24 bis 32 Seiten mit
technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung
der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen — Kugelballons, Lenk-
ballons und Aeroplane — Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luft-
schiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:

ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ „ „ „ „ „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

Er erscheint einmal im Monat.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Couannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences,
de l'Industrie et des Sports Aéronautiques

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

The Airship

and Aeronautical Engineer

Vorzügliches, monatlich erscheinendes Fachblatt,
herausgegeben von

„The Airship Newspaper Co.“

37, Essex Street, Strand, London W. C.

Abonnement jährlich 6 Shillings.

Bei der Wichtigkeit astrono-
mischer und meteorologischer
Kenntnisse für die Luftschiff-
fahrt empfehlen wir allen Inter-
essenten ein Abonnement auf die
illustrierte Halbmonatschrift
für Astronomie
und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD
Direktor der Treptow-Sternwarte.

Der 13. Jahrgang begann am
1. Oktober 1912.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede
Buchhandlung und den

Verlag der Treptow-Sternwarte,
Berlin-Treptow.

Bezugspreis für Deutschland und Öster-
reich-Ungarn vierteljährlich M. 3.—
(für das Ausland vierteljährlich M. 4.—).

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sommer 1913. Schnellzugs-Verbindungen. Sommer 1913.

Gültig vom 1. Mai 1913.

Wien (Stbhf.) — Italien

über Cervignano		über Cormons		über Ala		über Fontebba	
□	○	□	○	□	○	□	○
720	ab Wien Stbhf.	836	ab Wien Stbhf.	910	812	735	1000
921	Sammering	1026	Sammering	706	617	1026	ab Sammering
1028	Bruck a. d. M.	1296	Bruck a. d. M.	531	446	1006	100
1127	Grax	1396	Grax	422	351	1117	148
1227	Marburg Hauptbf.	1496	Marburg Hauptbf.	397	298	728	728
141	Cilli	1596	Cilli	129	113	728	ab Bruck a. d. M.
318	Lalbach	1696	Lalbach	1296	129	904	1126
394	ab Abts-M.	1796	ab Abts-M.	821	850	1126	ab Marburg Hauptbf.
946	Fiume	1896	Fiume	810	783	1026	1126
527	Nabresina	1996	Nabresina	917	885	1126	1126
635	Triest S. B.	2096	Triest S. B.	820	810	1126	1126
635	Monteleone	2196	Venedig	410	1126	1126	1126
946	Venedig	2296	Venedig	1296	620	1126	1126
397	Mailand	2396	Mailand	620	211	1126	1126
427	Florenz	2496	Florenz	620	410	1126	1126
1042	Rom	2596	Rom	1126	620	1126	1126
706	ab Neapel	2696	ab Neapel	706	420	1126	1126

Deutschland-Italien

über Ala

über Cormons

über Ala

□	○	□	○	□	○	□	○
90	ab Berlin	110	ab Berlin	616	1297	706	912
915	Leipzig	160	Leipzig	401	926	912	ab Triest S. B.
1015	München	210	München	450	985	912	ab Triest S. B.
1296	Innsbruck Hauptbf.	260	Innsbruck Hauptbf.	450	1094	912	ab Triest S. B.
400	Bozen-Grise	310	Bozen-Grise	450	1094	912	ab Triest S. B.
500	Meran	360	Meran	450	1094	912	ab Triest S. B.
518	Trient	410	Trient	450	1094	912	ab Triest S. B.
547	Brennero	460	Brennero	450	1094	912	ab Triest S. B.
1000	Venedig	510	Venedig	450	1094	912	ab Triest S. B.
1105	Mailand	560	Mailand	450	1094	912	ab Triest S. B.
1215	Florenz	610	Florenz	450	1094	912	ab Triest S. B.
1315	Rom	660	Rom	450	1094	912	ab Triest S. B.
1415	ab Neapel	710	ab Neapel	450	1094	912	ab Triest S. B.
210	ab Neapel	760	ab Neapel	450	1094	912	ab Triest S. B.

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: »Sportilberer Wien«.

Nummer 14.

Wien, 15. Juli 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Aëronautische Betrachtungen. — Die Damen im Ballon. — Bridejones Europafahrt. — Todessturz bei Sarajewo. — Das Bodensee-Meeting. — Jubiläum des Grafen Zeppelin. — Luftschiff und Wind. — Luft-Rettungsaktion in Österreich. — Todesopfer. — Internationale Aëronautische Föderation. — Österreichischer Luftschiffer-Verband. — K. k. Österreichischer Aëro-Klub. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

AËRONAUTISCHE BETRACHTUNGEN.

Von Dr. Friedrich Wächter.

Es haben schon manche phantasievolle Schriftsteller geschildert, wie die Menschen in ihrem Streben, sich die ganze Welt untertan zu machen, mit scharfsinnig erdachten Flugmaschinen sogar bis zum Monde oder anderen Planeten emporgehoben sind, oder wie die Bewohner des Mars auf unsere Erde kamen, um uns zu ihren Sklaven zu machen. Eine der interessantesten und geistreichsten Schriften dieser Art ist wohl der bekannte Roman »Auf zwei Planeten« von Kurd Lasswitz. Da der Verfasser desselben nicht nur ein sehr gewandter Romancier, sondern auch ein anerkannt tüchtiger Gelehrter ist, so verstand er es, die näheren Bedingungen einer Fahrt von der Erde zum Nachbarplaneten derart glaubwürdig darzustellen, daß selbst ein Fachmann sagen könnte: wenn die von Lasswitz zu Grunde gelegten Voraussetzungen richtig wären, so würde es allerdings nicht unmöglich erscheinen, eine derartige Reise von Planet zu Planet auszuführen; also eine wirkliche Weltreise durch den unendlichen Weltraum!

Wenn wir nun für einen Moment annehmen wollten: die Voraussetzungen, welche Lasswitz gemacht hat, wären tatsächlich zutreffend und könnten wissenschaftlich erwiesen werden, dann wäre gar nicht daran zu zweifeln, daß sich Hunderte und Aberhunderte kühner Menschen — Männer und Frauen — finden würden, die mit souveräner Todesverachtung es wagen würden, unsere Heimat »Erde« zu verlassen, um auf fremden Welten ungekannte und ungeahnte Wunder zu schauen. Die vielen aëronautischen Piloten und Pilotinnen unserer

Zeit beweisen ja täglich, welcher staunenswerte Mut in dieser Hinsicht angewendet wird.

Es würde auch gar nichts nützen, wenn alle vernünftigen und einsichtsvollen Fachmänner ihre warnende Stimme erheben und darlegen würden: »Unter den obwaltenden Umständen sei es allerdings möglich, mit einem Lasswitzschen »Raumschiff« von unserer Erde in den Himmelsraum hinauszufiegen, jedoch man könne Millionen gegen eins wetten, daß solche kühne »Raumfahrer« keinen anderen Planeten erreichen werden, sondern daß sie vielmehr mit nahezu absoluter Sicherheit dem Tode entgegengehen, indem sie in der enormen Kälte des Weltraums erstarren, aus Luftmangel ersticken, auf die Erde in größlichem Sturze zurückfallen oder sich im unendlichen Sternraum verlieren werden.« All das und noch vieles andere, was man über die Gefährlichkeit und Zwecklosigkeit solch törichten Beginnsens sagen könnte, würde die unternehmungslustigen »Raumpiloten« nicht abhalten, die Todesfahrt in den Weltraum anzutreten. Wenn die Fahrt in den Sternenhimmel den betreffenden Teilnehmern nur genügend viel Ruhm und Ehre oder genügend viel Geld oder beides zugleich eintragen sollte, dann würden keinerlei Vernunftgründe die Menschen von dem wahnwitzigen Unternehmen abschrecken.

Man hat ja auch auf aëronautischem Gebiete schon Ähnliches erlebt. Eine Fahrt mit dem Ballon auf den Nordpol oder eine Luftreise von Amerika nach Europa mit den gegenwärtigen unvollkommenen Luftschiffen ist doch nicht viel weniger unvernünftig und sinnlos als eine Reise nach dem Mond oder Mars und doch wurde beides geplant und erstes von André mit dem vorausgesagten traurigen Resultate ausgeführt.

Es ist aber keineswegs notwendig, daß irgend ein Unternehmen mit absoluter Lebensgefahr verbunden sei, um es töricht und unvernünftig erscheinen zu lassen, es genügt auch, daß das betreffende Unternehmen zwecklos oder unrationell ist, um es ebenfalls als unvernünftig be-

zeichnen zu müssen. Und diese Anschauung über die Motorluftschiffahrt habe ich im Jahre 1886 ausgesprochen, wo es noch keine anderen Motorballons gab als jenen von Krebs und Renard und Paul Hähle, und habe seither diese Behauptung einige Male wiederholt. Und in gleichem Sinn und seit ungefähr gleicher Zeit hat sich auch der Herausgeber dieses Blattes, Victor Silberer, sowohl in verschiedenen Aufsätzen wie auch Vorträgen dahin geäußert, daß die Motorluftschiffahrt keinen praktischen Wert habe; und auch noch einige andere Fachleute sprachen wiederholt dies: Anschauung aus.

Weil das nun schon seit so langer Zeit geschehen ist, lange bevor es Zeppelin's, Lebaudy- und Parseval-Ballons gab, so ist das der beste Beweis dafür, daß es nicht Neid und Mißgunst über die Erfolge dieser Konstrukteure ist, wenn man der Motorluftschiffahrt praktischen Wert abspricht, sondern daß solche Urteile lediglich und ausschließlich der Überzeugung entspringen, damit die tatsächliche, unverfälschte Wahrheit zu sagen.

Es ist sowohl dem Verfasser dieses Aufsatzes wie auch dem vorliegenden Blatte der Vorwurf gemacht worden, daß man derlei Überzeugungen — trotz ihrer unbestreitbaren Wahrheit — nicht öffentlich aussprechen solle, weil man damit den Interessen der Aëronautik schade, und ich bin auch gefragt worden, welche Absichten und Interessen ich verfolge, wenn ich Meinungen äußere; welche demjenigen, was von fast allen anderen berufenen und unberufenen Fachleuten und Journalisten gesagt und geschrieben wird, direkt widersprechen? Und auf diese Frage möchte ich hier Antwort geben.

Meiner Ansicht nach ist es die Pflicht und Schuldigkeit jedes rechtschaffenen Menschen, der sich einer bestimmten Sache und einem bestimmten Berufe gewidmet hat und denselben auch von Amte wegen zu vertreten hat, daß er dieser Sache nach bestem Wissen und Gewissen diene, und es ist weiterhin meine Überzeugung, daß man einer Sache wirklich nur dann nützt, wenn man klar und einfach die Wahrheit sagt, und es immer nur schadet, wenn man die faktischen Tatsachen entstellt und Schönfärberei getrieben wird. Unter allen Erkenntnissen, welche uns Naturwissenschaft und Philosophie gewinnen lassen, scheint mir überhaupt jene Erkenntnis die erhabenste und erhabenste zu sein, daß eben nichts anderes dauernden Wert und Bestand hat als nur die Wahrheit, denn das läßt uns erkennen, daß außer den physikalisch-mathematischen Naturgesetzen auch ethisch-intellektuelle Naturgesetze existieren, welche die Geschicke der Menschen regieren — ein Problem, von dem ich gelegentlich an anderer Stelle sprechen will.

Um hier bei dem Thema der Luftschiffahrt zu bleiben, soll in kurzen Worten begründet werden, warum es der aëronautischen Sache schadet, wenn man die Tatsachen entstellt und verschleiern und dem großen Publikum Sand in

die Augen streut, wie es jetzt so oft und fast täglich geschieht.

Nachdem sich jahrzehntelang die Erfinder vergeblich bemüht und abgehärtet haben, um für die Realisierung ihrer aëronautischen Projekte auch nur die allernotdürftigsten, spärlichsten Geldunterstützungen zu erlangen, werden jetzt mit verblüffender Unvernunft ungezählte Millionen nutzlos vergeudet. Die Leute, welche diese Millionen beisteuern — Volk und Staat — gehen dabei von der Hoffnung, ja sicheren Überzeugung aus, daß diese Millionen sich recht bald und in glänzender Weise verzinsen und reiche Früchte tragen werden, indem die Kulturmenschen zu den bisherigen Verkehrsnetzen der Eisenbahnen, Dampfschiffe und Automobile noch ein neues souveränes Verkehrsmittel durch den ausnahmslos alle Punkte der Erde umfassenden Luftsean erhalten und damit in ein neues Stadium höherer Kultur eintreten werde.

Diese Hoffnung mag sich auch tatsächlich erfüllen, aber nicht mit Hilfe von Luftballons, sowie nicht mittels der heutigen, unvollkommenen Flugzeuge und vielleicht noch nicht bei Lebzeiten der jetzt schon an der Sache arbeitenden Generation. Letzteres umso weniger, wenn man noch lange dabei beharren wird, so vorzugehen, wie es gegenwärtig geschieht.

Die Motorballons sind kein praktisch branchbares Verkehrsmittel, weil sie in viel zu hohem Grade von den Lannen des Windes, von Regen und Schnee abhängen, weil die Betriebs- und Beschaffungskosten im Verhältnis zu dem durch Personentransport zu erzielenden Einnahmen viel zu groß sind und die Lebensdauer dieser subtilen Luftschiffe viel zu kurz ist.

Alle diese Übelstände treten in um so erhöhtem Maße zutage, je größer die Luftschiffe sind. Das haben auch die »Luftverkehrs-Gesellschaften« bereits erkannt und darum ist es nunmehr deren lebhaftestes Bestreben, ihre »Luftkreuzer« den Staatsverwaltungen für Armeegebranch aufzuoktroyieren, indem sie darauf hoffen, daß es genügend viele Faktoren im Staatswesen gibt, die hinreichenden Optimismus besitzen, um von den Motorballons einen rationellen Vorteil zu erwarten.

Was heute noch nicht erreicht ist, das hofft man von der nächsten Zukunft, weil doch alle ähnlichen Dinge, Lokomotiven, Autos etc., im Anfang mancherlei Mängel aufwiesen und sich stetig vervollkommen haben, und darum will man absolut nicht glauben, daß bei den Ballons eine natürliche Grenze gesetzt ist, die sich nicht überwinden lassen wird. Erst viele, viele Erfahrung und Enttäuſchung wird das lehren, denn was man bisher erfahren und gelernt hat, scheint offenbar noch nicht genug gewesen zu sein, obwohl es immerhin schon Leute gibt, die sich aus der Tatsache, daß binnen kurzer Zeit von 17 Zeppelin-Ballons nur deren sechs übrig blieben, einen entsprechenden Vers machen.

Ein analoger Fall liegt bei den Aëroplanen vor. In der Erwartung, daß die Flugzeuge ebenso

zu Tausenden gekauft werden würden, wie die Fahrräder und Automobile, sind weit über Bedarf Flugzeugfabriken errichtet worden, aber die erhofften Aufkäufe durch Sportliebhaber blieben auf ein ganz unzureichendes Minimum beschränkt. Aus diesem Grunde bleibt die einzige Hoffnung und Existenzmöglichkeit dieser Fabriken der Ankauf von Flugzeugen für die Ausrüstung der Armeen. Bisher waren aber die Heeresverwaltungen so einsichtsvoll, die heute gebauten Aëroplandtypen nur als Versuchsapparate zu betrachten und nicht gleich zu Hunderten anzukaufen. Weil nun bei so spärlichen Beschaffungen die Fabrikanen nicht existieren, geschweige denn reich werden können, wendet man sich daher in fast allen Staaten Europas an die Mildtätigkeit der Bevölkerung und sammelt unter der Devise »Patriotismus« für die — notleidenden Fabriken. Der Vorteil für die Armeen ist dabei ein ziemlich problematischer, denn sicher erscheint bei den gegenwärtigen Flugzeugen nur eines — daß sich nämlich Hunderte hoffnungsvoller junger Offiziere einen vorzeitigen Tod durch Absturz holen werden; umso mehr Opfer, je mehr Flugzeuge in Dienst gestellt werden, denn wenn deren Fahr-sicherheit nicht bedeutend verbessert wird, wird sich auch der Prozentsatz der Unglücksfälle nicht vermindern, sondern proportional vermehren.

Eine Vervollkommenung der Flugzeuge kann aber nur sehr langsam und allmählich erfolgen, denn die Millionen von Kronen, Mark und Francs, die dazu nötig wären, werden für Anschaffung von Motorballons und für Erzeugung vieler Hunderte gleichzeitiger und gleich unvollkommener Flugzeuge verwendet. Für Anschaffung neuer Flugzeugtypen auf neuen Wegen bleibt jetzt kein Geld übrig und wenn später, in einigen Jahren, die Erkenntnis und Überzeugung allgemein durchgedrungen sein wird, auf dem bisherigen Wege kommt man nicht zu einem befriedigenden Resultate, dann wird noch viel weniger Geld für Experimente erhältlich sein, so wenig wie vor dreißig und vierzig Jahren, weil inzwischen so viel Kapital und so viel Menschenleben verschwendet sein werden, daß diese beiden Grundbedingungen dann wieder nur sehr spärlich zu haben sein dürften.

Aus diesen Gründen ist es meine Überzeugung, daß man der Aëronautik im allgemeinen und dem Staatswesen im besonderen nur schadet, wenn man den Nutzen und Vorteil der heutigen Luftschiffe aller Art in übertriebener, unzutreffender Weise bis in den Himmel erhebt und die Menschen anfeuert, so viel Geld als nur irgend möglich beizusteuern, nicht um mit besseren, vollkommeneren Luftschiffen experimentieren zu können, sondern nur, um Hunderte der gegenwärtigen Typen zu erzeugen, damit sich — die Fabrikation rentiert.

Es wurde schon früher hervorgehoben, daß ich keineswegs die große Bedeutung der Luftschiffahrt verkenne oder gänzlich bezweifle, aber gegenwärtig und für die nähere Zukunft scheint mir die Bedeutung der Luftschiffahrt noch keine große zu sein. Für den allgemeinen Verkehr spielt sie

derzeit überhaupt noch gar keine Rolle und für die militärische Anwendung noch eine recht bescheidene und es ist eine Irreführung, wenn man das Gegenteil behauptet.

Vorläufig hat nur der alte Kugelballon, respektive Fesselballon (Drachenballon) eine vollständige, beziehungsweise hinreichende Existenzberechtigung. Der Kugelballon ist in bester Weise geeignet, als Fahrzeug für den Luftsport zu dienen. Wer je den herrlichen Anblick genossen hat, den ein frei über der Ebene, über hohen Gebirgen oder über einer dichten, sonnenbestrahlten Wolkenschicht ruhig dahin schwebender Freiballon gewährt, wird sein ganzes Leben davon eine angenehme Rückerinnerung behalten. Im Freiballon gibt es keinen Wind, keinen Lärm, kein unheimliches Schwanken, selbst wenn man im größten Sturm über die Erde dahinsauert. Man muß erst genau die Gegend unten verfolgen, damit man überhaupt bemerkt, daß sich der Ballon mit erstaunlicher Schnelligkeit bewegt. Der Freiballon kann ohne weiteres auf zwei-, drei-, viertausend Meter emporsteigen und, wenn man durchaus will, auch noch viel höher.

So lange man sich in luftiger Höhe befindet, ist man nahezu vollkommen in Sicherheit, einen halbwegs erfahrenen und verständigen Führer vorausgesetzt. Dabei ist eine gefahrlose Landung, selbst bei recht heftigem Winde in den meisten Fällen noch möglich; jedenfalls in allen jenen Fällen, wo die Landung eines Motorballons unter gleichen Umständen schon mit einer gründlichen Zerstörung verbunden wäre. Der kugelförmige Freiballon ermöglicht es auch, sehr weite Strecken zurückzulegen.

Mit einem Ballon, dessen Gasinhalt noch nicht den zehnten Teil eines Zeppelin-Ballons ausmacht, ist es bekanntlich ohneweiters möglich, von Paris bis tief nach Rußland hineinzufliegen, während es als eine kolossale Leistung bezeichnet wird, wenn der zwanzigmal größere Zeppelin-Ballon in vier Jahren es einmal gewagt hat, vom Bodensee nach Wien zu fahren, mit günstigster Windrichtung im Rücken. Endlich ist das Fahren mit dem Kugelballon am weitest billigen und darum ist dieser für den Luftsport entschieden das beste Fahrmittel.

Wie unangenehm sind dagegen Vergnügungsfahrten mit einem Motorballon! Man befindet sich selbst bei absoluter Windstille immer in einem heftigen Winde, welcher durch die Eigenbewegung des Motorballons erzeugt wird, also das direkte Gegenteil vom Kugelballon, mit welchem man sich auch bei heftigstem Winde in vollkommen windstiller Atmosphäre zu bewegen vermeint. Wenn nun die Lufttemperatur eine niedrige ist, so wird man im Motorballon bis auf die Knochen in Kälte erstarrt, viel mehr als bei gleicher Temperatur im Freiballon.

Das Surren der Propeller und Motoren macht einen derart ohrenbetäubenden Lärm, daß man nicht sein eigenes Wort versteht und aus vollem

Halse schreien muß, um von seinem Nachbar gehört zu werden. Dabei hat man bei Prallluftschiffen immer die wenig erfreuliche Möglichkeit, daß der Ventilator für die Luftsäcke oder deren Ventile nicht richtig funktionieren könnten, z. B. undicht werden, in welchem Falle der zigarrenförmige Ballon sich zu einem kipfelförmigen Gebilde von trauriger Gestalt umwandelt und man trachten muß, recht bald zu landen. Ein Motorballon, der aber bei halbwegs stärkerem Winde an einem nicht vorbereiteten Platze landen muß, wo nicht 50 oder 100 kräftige und entsprechend geschulte Soldaten ihn erwarten, befindet sich keineswegs in einer beneidenswerten Lage und seine Insassen ebenfalls nicht. Wer nur einmal eine derartige Situation mitgemacht hat, wird nie mehr so naiv sein, sich darüber zu wundern, daß die Motorballons eine so kurze Lebensdauer haben.

Zu den wenig großen Annehmlichkeiten einer Fahrt mit einem Motorballon gehört es auch, daß man überall mit Schmieröl angespritzt wird, daß man oft die Leute mit offenen Beizinkannen neben den glühenden Auspuffröhren der Motoren in einer Weise hantieren sieht, die keineswegs sehr beruhigend ist, und daß man sich nicht verhehlen kann, die vielen Eisenteile und Drahtseile könnten beim Durchfahren elektrisch geladener Gewitterwolken Anlaß zur Funkenbildung und Entzündung des Ballons geben; eine Möglichkeit, die durch Aktivierung von Hochspannungsfunkensströmen an Bord des Luftschiffes für Funkentelegraphie nicht vermindert wird.

All das sind Dinge, von welchen die Luftkreuzerfabrikanten nicht gerne reden hören, die aber allen, welche mit Motorluftschiffen je zu tun hatten oder solche auch nur als Zuschauer betrachteten, vollkommen bekannt sind. Unsommer muß man die Opferwilligkeit und Pflichttreue jener Luftschifferoffiziere anerkennen und entsprechend hochschätzen, welche sich freiwillig melden und dazu bereit erklären, mit solch fragwürdigen Fahrzeugen in den Krieg ziehen zu wollen. Notabene, wo sie recht gut wissen oder wissen können, daß außer den vielen Gefahren und Strapazen, welche ihnen Wind und Wetter sowie die große Subtilität ihres Luftvehikels bereiten, sie noch gewärtig sein müssen, aus ihrer luftigen Höhe vom Gegner brennend herabgeholt zu werden, bevor es ihnen möglich war, irgend etwas über den Feind zu erforschen oder ihm eine Bombe auf den Kopf werfen zu können.

Was die mechanischen Flugmaschinen anbelangt, so wird zunächst niemand in Abrede stellen, daß diese die Luftschiffe der Zukunft sein werden und solche Vollkommenheit erreichen können, wie sie bisher nur in phantasiereichen Romanen geschildert wurden. Es ist auch erwiesen, daß schon die heutigen Typen von Aéroplanen Erstaunliches leisten und in verschiedener Hinsicht — bezüglich Schnelligkeit und Höhenflug — viel mehr bieten, als jetzt, für den Anfang, notwendig wäre. Aber ebensowenig kann man

verkennen, daß in einem Punkte — dem wichtigsten — noch viel zu wünschen übrig bleibt, nämlich in der Sicherheit des Fahrens. Erst wenn diese in erheblich höherem Grade erreicht sein wird, erst dann wird sich eine praktische Anwendbarkeit für den Sport- und Militärgebrauch in erster Linie und dann weiterhin für Verkehrszwecke ergeben. Vorläufig sind es nur Experimente, und zwar sehr gewagte Experimente, die mit Flugmaschinen gemacht werden, und darum sind die heutigen Flugzeuge noch keine so zu fürchtenden Kriegswaffen, wie es mit Übertreibung dargestellt wird. In ihrer dermaligen Form sind die Aéroplane nur eine sehr gefährliche Angriffswaffe gegen Luftballons jeder Art; die Forts und Festungen brauchen dieselben vorderhand viel weniger zu fürchten, als die Geschütze des Gegners, und auch die Armee im Felde braucht noch nicht viel Gefahr durch Aéroplane zu erwarten. Auch weiß man ja noch sehr wenig darüber, mit welchem Erfolge feindliche Flugzeuge außer Kampf gesetzt werden können, und wenn es gelingen sollte, Mittel zu finden, um Aéroplane mit einem ebensolchen Grade von Verlässlichkeit aus ihrer stolzen Höhe herabzuholen, wie Motorballons — was erst Versuche lehren können — so würde das die militärische Seite der Luftschiffahrt wesentlich ändern.

Vorläufig wäre es das Allernotwendigste, auf eine erhöhte Fahrersicherheit der Flugzeuge hinzuwirken. Von den Fabriken, die zum Teile schon jetzt sehr große Geldopfer gebracht haben, ist es allerdings nicht zu verlangen, daß sie noch viele Hunderttausende auf unrentable Experimente verwenden sollen. Wenn aber die Nationen den Heeresverwaltungen freiwillig Millionen schenken, damit die allgemeine Lieblingsidee der leakbaren Luftschiffe möglichst rasch gefördert werde, dann wäre es wohl sehr zu wünschen, daß diese Spenden wirklich für das verwendet werden, was not tut: — für flugsichere Apparate und nicht für Ankauf von Typen, von welchen man schon durch ausreichende Erfahrung weiß, daß sie dem praktischen Gebrauche sehr wenig und jedenfalls nicht in rationeller Weise entsprechen.

Um nicht die Meinung aufkommen zu lassen, daß ich ein persönlicher Gegner der Luftschiffahrt sei oder, daß es mir ein spezielles Vergnügen bereite, dasjenige mit pessimistischer Schwarzmalerei herabzusetzen, was so viele andere in einen wahren Enthusiasmus und hellste Begeisterung versetzt, sei mir gestattet, schließlich noch folgendes anzuführen. Im Dezember 1887 schrieb ich — als Vortrag im Militärkasino — einen Aufsatz, welcher sich mit der Verwendbarkeit der lenkbaren und nicht lenkbaren Ballons beschäftigte, und darin faßte ich meine Anschauungen in folgenden Schlussworten*) zusammen:

*) Im „Organ“ des Militärkasinos 1888, S. 41, in Druck erschienen.

»Die bis heute erworbenen Erfahrungen berechtigen zu der Ansicht, daß Luftballons in ihrem jetzigen Zustande nur als gefesselte Ballons verwendet werden können und auch da nur unter günstigen Verhältnissen mit gutem Erfolge. In Ausnahmefällen wird man auch freie Ballons in Festungen brauchen können, aber diese Fälle werden selten sein, weil man auch andere Mittel — nämlich die optische Telegraphie und Brieftaube — dazu verwenden kann, um in eine zerstörte Festung und aus derselben Depeschen und Nachrichten zu befördern. Lenkbare Luftschiffe, welche für Militärzwecke praktische Verwendung finden könnten, existieren derzeit noch nicht und es ist auch kaum zu erwarten, daß solche in nächster Zeit erfunden und erbaut werden dürften.

Ich will jedoch ausdrücklich betonen, daß damit der Militäräronautik durchaus nicht der Wert gänzlich abgesprochen werden soll. Man muß es im Gegenteil freudig begrüßen, wenn auch bei uns die Mittel und die Möglichkeit geboten werden, um im Bedarfsfälle Luftballons verwenden zu können, wie dies beispielsweise durch die äronautische Anstalt des Herrn Victor Silberer in Wien ermöglicht wird. Denn um Luftballons in einem Kriege verwenden zu können, sind zwei Faktoren nötig — man muß nämlich zuerst Luftballons überhaupt besitzen oder wenigstens aufertigen können und dann muß man auch verstehen, sie zu bedienen und zu verwenden. Beides läßt sich nicht im Handumdrehen erwerben. Es würde daher, wie ich glaube, sehr zweckdienlich sein, wenn man auch bei uns militärischerseits sich mit der Äronautik praktisch beschäftigen würde, und dazu bietet die gegenwärtige äronautische Ausstellung die beste Gelegenheit. Ich bin auch überzeugt, daß alle hierzu Berufenen in dieser Beziehung nichts versäumen, sondern gewiß alle notwendigen und zweckmäßigen Maßnahmen treffen werden.

Das war zu einer Zeit geschrieben, wo es bei uns in Österreich-Ungarn noch keine Militärluftschifferabteilung gab und die Errichtung einer solchen auch noch nicht geplant wurde. Man kann also nicht behaupten, daß ich ein Gegner der Luftschiffahrt sei, denn nächst dem Herausgeber dieser Zeitschrift war ich einer der Ersten, welche öffentlich für die Errichtung einer Militärluftschifferabteilung eintraten; ich habe auch mit Victor Silberer und Oberleutnant Schindler die erste militärische Ballonfreifahrt in Österreich mitgemacht, die erste Kaptivfahrt geleitet, indem ich selbst die Seilbremse bediente, und habe das Unterrichtsprogramm für die beiden erstjährigen Kurse zusammengestellt, wie auch jahrelange Beschaffungen durchgeführt, sonach nach bestem Können dazu beigetragen, die Militärluftschiffahrt bei uns ins Leben zu rufen. Aber eben darum glaube ich auch ein gewisses Anrecht zu besitzen, meine Anschauungen auf diesem Gebiete, unbeeinträchtigt durch andere, persönliche Interessensphären, aussprechen zu dürfen, um der flugtechnischen Sache ebenso wie dem Staate zu dienen und zu nützen.

Auch schon im Jahre 1886 hatte ich gemeinsam mit meinem früheren Chef, jetzigen General-Artillerieingenieur Philipp Hess — dem wohl niemand absprechen kann, daß er ein ebenso hervorragend tüchtiger Fachmann wie einsichtsvoller Offizier ist — in den »Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens« einen

Aufsatz ähnlichen Inhaltes über Luftschiffahrt veröffentlicht, in welchem die Ansicht ausgesprochen wurde, daß Luftballons einen zwar relativ bestimmten, aber doch beachtenswerthen militärischen Wert besitzen.

Von Seite österreichischer und deutscher Luftschifferoffiziere wurde es uns nachträglich sehr verübelt, daß wir uns nicht mit viel mehr Begeisterung und Enthusiasmus für die militärischen Fesselballonstationen eingesetzt hatten, sondern die Angelegenheit mit nüchterner Überlegung behandelten, denn damals war man für Fesselballons gerade so Feuer und Flamme wie gegenwärtig etwa für Zepplin-Ballons. Seither hat sich die Sachlage allerdings umgekehrt; heute trete ich für die Anwendung von Kugel- und Fesselballons mit genau ebensoviel Überzeugung ein wie vor 26 Jahren, indem meine seitherigen Erfahrungen meine damaligen Anschauungen nicht widerlegt, sondern bestätigt haben; dagegen beurteilt man jetzt vielfach, um nicht zu sagen allgemein, die »alten« Fessel- und Freiballons höchst geringschätzig und spricht ihnen allen Wert ab, mehr, als wohl berechtigt erscheint.

Ich glaube daraus schließen zu dürfen, daß meine seinerzeitige Beurteilung der Frei- und Fesselballons nicht falsch war und daß auch meine heutige Beurteilung der gegenwärtigen Motorballons und Flugmaschinen richtig ist.

DIE DAMEN IM BALLON.

Zum Anschluß an den jüngst in unserem Blatte veröffentlichten Artikel: »Die deutsche Frau im Ballon« sendet uns unser verehrter Pariser Korrespondent, der Nestor der französischen Luftschiffer Wilfrid de Fonvielle, die nachfolgenden Ausführungen:

Sicherlich bin ich der Dolmetsch aller Freunde der Luftschiffahrt in Frankreich, wenn ich die lebenswürdigen deutschen Frauen zu den erfolgreichsten Anstrengungen beglückwünsche, die sie gemacht haben, um zu zeigen, wie sehr ihr Geschlecht — ohne Beihilfe des Mannes — im Stande ist, zum Fortschritt der neuesten Errungenschaft des Menschen, der Luftschiffahrt, beizutragen; wie sehr es excellieren kann in der Kunst, die der Gegenstand der allgemeinsten Bewunderung, des allgemeinsten Enthusiasmus ist.

Schon vor dem Betreten meiner Äronautenlaufbahn war ich von der glänzenden Rolle, die im Luftzean der Frau zufallen würde, überzeugt. Zur Zeit der ersten Republik bin ich so glücklich gewesen, im Hippodrom der Champs-Élysées theatralischen Vorstellungen beizuwohnen, wo die Töchter der Luft gracios in die Atmosphäre entschwebten und mich unwillkürlich an die von den antiken Dichtern ersonnenen Bilder denken ließen, wie, daß Venus triumphierend in einem luftigen Wagen sitzt, der von Tauben gezogen wird, welche

die Insassin mit vollendeter Anmut und Zartheit lenkt — einer Zartheit, die, weil dem weiblichen Geschlechte angeboren, auch den modernen Aéronautinnen bei der Führung des Freiballons zu statten kommt. Die erwähnten Töchter der Luft traten ihre Fahrt häufig genug ohne männliche Begleitung an.

In den Erwartungen, die ich vom schönen Geschlecht für die Luftschiffahrt hegte, wurde ich noch bestärkt, als ich öfters Fahrten in jenem Fesselballon mitmachte, den Henry Giffard für die Ausstellung 1867 in Paris gebaut hatte. Am allermeisten wurde meine Meinung aber bekräftigt und zu einer gründlichen Überzeugung erhoben, als ich im Jahre 1868 in London den berühmten englischen Luftschiffer Green aufsuchte, um ihm meinen Freund Gaston Tissandier vorzustellen. Green, damals der Doyen der Luftschiffer, empfing uns mit großer Freude und sagte im Verlauf seines lebhaften Gesprächs: »Mein junger Freund, glauben Sie der Erfahrung eines alten Luftmatrosen: wenn Sie wollen, daß das Luftfahren in Frankreich populär werde, beginnen Sie damit, die Damen hinaufzuführen; Sie können sicher sein, daß die Männer alsbald folgen werden.«

Diese Äußerung von Green habe ich sowohl in meinen »Voyages Aériens« als in anderen Schriften wiedergegeben, so z. B. in einem Aufsatz, den ich für »La Vie au Grand Air« schrieb, deren Mitarbeiter ich lange Zeit war; es handelte sich darin um einen wissenschaftlichen Ballonaufstieg, den Maurice Mallet leitete und an dem ein sehr tüchtiger weiblicher Astronom, Mademoiselle Klumpke, teilnahm, um einen Schwarm von Sternschnuppen zu beobachten. Ich leistete der Dame bei diesen Studien die Dienste eines Sekretärs.

Die Episode bei Green in London scheint bei Gaston Tissandier den Grund gelegt zu haben zu einer unerwarteten Entwicklung der Begebenheiten: Im Jahre 1878 leitete er die Ballonaufstiege im Tuilerienhof und lernte im Korb des Fesselballons jene charmante Dame kennen, die ihn fesseln sollte. Er heiratete sie bald nachher und folgte dem Beispiele von Camille Flammarion, der seine Hochzeitsreise im Ballon ausgeführt hatte. Gaston Tissandiers Sohn setzt bekanntlich in der tüchtigsten Weise die Karriere seines Vaters fort. Sein Name ist einer der bekanntesten in den Luftschifferkreisen.

Die Hochzeitsreisen im Ballon wurden in der Folge von anderen nachgeahmt; ich denke an das Paar Robertson und das Paar Charbonnet. Die Luftreise der Letztgenannten hatte einen recht dramatischen Ausgang, denn die Vermählten wurden bei der offenbar nicht mit der nötigen Umsicht vorgenommenen Landung schwer verletzt; diese Landung wurde sonderbarerweise auf dem Gipfel eines Berges bewerkstelligt. Mögen sich die Paare, die dem Beispiele Tissandiers zu folgen wünschen, durch ein solches, nur einer ungeschickten Anordnung zuschreibendes Vorkommnis nicht abschrecken lassen!

Ich finde, daß sich Mann und Frau im Ballonkorb wunderbar ergänzen; die Subtilität der Führung eines Freiballons verträgt sehr wohl die Frauenhand, weshalb denn auch das Weib eine ausgezeichnete Assistentin des männlichen Leiters der Fahrt abgeben kann, dessen Führung wieder hauptsächlich am Anfang und am Ende der Reise sich als wünschenswert erweisen wird. Diese meine Ansicht von der Ergänzung beider Geschlechter scheint sich mit derjenigen der »*Vie au Grand Air*« zu decken, welches Blatt auf die Entwicklung der sportlichen Luftschiffahrt keinen geringen Einfluß nimmt. »*La Vie au Grand Air*« hat vor einigen Jahren einen Wanderpreis für Distanzfahrten im Kugelballon gestiftet, welcher definitiv derjenigen Dame zukommen sollte, deren Leistung ein volles Jahr lang ungeschlagen bliebe. Die Inhaberinnen dieses Preises sind, wie mir die Redaktion des genannten Blattes mitteilt, nacheinander die Damen Lapeyre, Pinch, Madeleine Savalle und Saunière gewesen; definitiv wurde dann der Preis von Miß Moulton gewonnen. Gewiß haben die Bewerbsfahrten dieser Damen sowie auch die Versuche der minder erfolgreichen Konkurrentinnen viele interessante Einzelheiten aufgewiesen und sind als sportlich wertvolle Leistungen zu qualifizieren; aber man findet unter diesen Luftfahrten keine namhafte Zahl solcher, an denen Damen allein, ohne männliche Begleitung teilgenommen haben. Die Redaktion, welche den Preis gestiftet hat, schloß von den Fahrten die Herren nicht aus, und die Damen haben nahezu in allen Fällen von ihrem Rechte auf eine männliche Begleitung Gebrauch gemacht — was mir entschieden sympathisch erscheint.

Unsere Damen nehmen übrigens nicht nur mit steigendem Interesse an Ballonfahrten teil, sondern es haben auch viele unter ihnen die fachlichen Proben abgelegt, die zur Erlangung des Führerpatents notwendig sind. Die erste, die das Führerzeugnis erwarb, war Madame Surcouf, die Gattin des wohlbekannten Aéronauten Edouard Surcouf, dessen Debüt zum Teil durch meine Ermutigung zu stande gekommen ist. In der Eigenschaft eines Schülers der Académie d'Aérostation begleitete er mich mit M. Perron, dem Präsidenten der genannten Akademie, nach London, um an dem ersten Distanzwettbewerb teilzunehmen, der dort zwischen Kugelballons von einem öffentlichen Garten aus stattfand. Die Auszeichnung von Frau Surcouf mit dem Führerdiplom geschah am 17. Juni 1909; und seither sind, dem nachahmenswerten Beispiele folgend, viele unserer Damen gleichfalls Führerinnen geworden. Bekanntlich haben eine Anzahl Damen auch das aviatische Pilotenpatent erworben; doch ist dies nicht die Gelegenheit, der allzu kühnen Damen zu gedenken, welche die gefährliche Bahn der Aviatik beschritten haben. Madame Surcouf hatte die glückliche Idee, einen eigenen Aérok-klub für Damen zu gründen, nämlich die »*Stella*«, welche vielen Anklang findet und gegenwärtig

nächst dem Bois de Boulogne installiert ist. Die Statistik der Fahrten zeigt, daß verhältnismäßig wenig Alleinreisen von Damen darunter sind, die man den vortrefflichen Leistungen der deutschen Kolleginnen vergleichen könnte. Die Fahrten ohne männliche Begleitung sind weder häufig, noch insbesondere von langer Ausdehnung, wenn auch anderseits die gemischten Fahrten außerordentlich häufig stattfinden und bis an die äußerste Grenze der Fahrleistungen überhaupt hinarbeiten.

Erst vor kurzer Zeit führte eine »gemischte« Fahrt, wobei die Besatzung aus M. René Rumpelmayer und dem »Stella«-Mitgliede Mme. Goldschmidt bestand, zu einem neuen Weltrekord der Distanz. Am 19. März stiegen die beiden in La Motte-Breuil bei Paris um $\frac{1}{4}$ 12 Uhr nachts auf, in der Absicht, eine Höchstleistung zu schaffen; die meteorologische Lage ließ eine Erstreckung der Reise tief nach Rußland hinein erwarten. In gutem Tempo gleichmäßig dahinfliegend, passierte der Ballon am 20. März um $\frac{1}{4}$ 5 Uhr morgens den Rhein, um $\frac{1}{4}$ 8 Uhr Bamberg, um $\frac{1}{4}$ 11 Uhr Prag. Nachmittags wurde Galizien durchflogen, und die Reisenden kamen nach Rußland. Die zweite Nacht im Ballon brachte große Kälte; aber die Körbinsassen hielten tapfer aus, flogen auch noch den Tag (21. März) durch und landeten erst um $\frac{1}{4}$ 5 Uhr, als die Sonne sich dem Untergange zuneigte. Sie befanden sich nach ihrer einundvierzigstündigen Fahrt in Woltsky-Sar östlich von Charkow, über 2400 km von dem Aufstiegsort entfernt. Damit war der frühere Weltrekord (2200 km), geschaffen von Maurice Bienaimé und René Rumpelmayer, die am 27. bis 28. Oktober 1912 von Stuttgart nach Ryazan flogen, um reichlich 200 km übertroffen.

Selbstverständlich war Madame Goldschmidt auf dieser Fahrt kein untätiger Passagier, sondern leistete dem Führer die auf einer langandauernden Fahrt so wichtige Assistenz. Sie entfaltete also im erfolgreichsten Maße jene Fähigkeiten, die ich an den Aéronautinnen so sehr schätze und um deren willen ich schon seit so vielen Jahren behaupte, daß Mann und Frau auch im Ballonkorb sich aufs glücklichste vervollständigen; mir fällt da ein Roman ein, den ich vor langer Zeit geschrieben: »Les Français au Transvaal«. Es wird darin eine Ballonexpedition geschildert, die nur dank dem Umstande an ihr Ziel gelangt, daß ein reizendes weibliches Wesen an der Fahrt teilnimmt, den Enthusiasmus der Reisenden entfacht und ihren guten Mut in allen Lagen aufrecht erhält.

Eine Worte möchte ich nun im besonderen der »Stella« widmen.

Der Damen-Aéro-Klub »Stella« entstand kurz nachdem seine eigentliche Gründerin Madame Surcouf ihr Führerdiplom erwarb. Madame Surcouf ist die erste Frau, die sich dieses Diplom des Aéro-Club de France erworben hat. Die letzte Prüfungsfahrt zur Führerernennung war die vom 14. Juni 1909. Die Präsidentin der

»Stella« hat seit dem 3. Juni 1895, wo sie ihre sportliche Laufbahn als Aéronautin begann, fünfzig Auffahrten im Freiballon, hundertfünfzig im Fesselballon, fünf im Lenkballon und einen Aufstieg im Aéroplan mitgemacht. Unter ihren Luftfahrten befanden sich zahlreiche interessante Reisen, vielleicht ist aber keine davon so erwähnenswert wie diejenige vom 5. August 1897. Madame Surcouf suchte nämlich damals Berlin auf, um, einer freundlichen Einladung folgend, an einem Aufstieg in einem deutschen Militärballon teilzunehmen. Deutsche Offiziere führten den Ballon und Madame Surcouf gedenkt mit Vergnügen der glänzenden Aufnahme, welche sie fand. Man versicherte ihr, sie wäre die erste Frau gewesen, die in einem deutschen Militärballon gesessen sei.

Obleich der Aéro-Klub »Stella« noch verhältnismäßig jung ist, zählt er nicht weniger als 300 Mitglieder, wohlgemerkt zahlende Mitglieder, die durch ihre Beiträge das gemeinsame Werk fördern helfen, obgleich, was die Ausübung des Sports betrifft, sich die größere Zahl der dem Klub angehörenden Damen damit begnügt, bei den Aufstiegen ihrer ballonfahrenden Kolleginnen dabei zu sein und ihnen Beifall zu klatschen.

Die Zahl jener weiblichen Mitglieder der »Stella«, welche dem Beispiele der Madame Surcouf gefolgt sind und das Führerdiplom erworben haben, ist freilich noch nicht groß; sie ist bis jetzt auf sechs gewachsen. Unter diesen sechs Damen befindet sich allerdings eine, die durch die Großartigkeit ihrer sportlichen Leistungen der geringen Zahl ein glänzendes Gegengewicht bietet: es ist Madame Goldschmidt.

Madame Goldschmidt ist als Aéronautin nicht, wie Madame Surcouf, die Schülerin ihres Gatten, sondern die des bekannten Luftschiffingenieurs Henri Kapfèr. Seit sie das Führerdiplom erworben hat, machte sie häufig größere Reisen im Ballon, bei denen sie teils selbst die Führung innehatte, teils als Assistentin wirkte. Von ihren schönen Fahrten erwähne ich besonders die vom 25. Mai 1912 (Paris—Royan), dann die vom 9. Juni 1912 (Paris—Lens), vom 28. des gleichen Monats (Paris—Gondrecourt), ferner diejenige vom 7. Juli 1912, wo sie aus einer Zielfahrt des Aéro-Club de France als Siegerin hervorging, sowie ihre Beteiligung an dem Grand Prix de l'Aéro-Club de France am 22. September 1912, wo sie auf dem Mont St. Michel landete und unter 17 Konkurrenten sich an achter Stelle klassifizierte; besonders beachtenswert waren ferner ihre Fahrten mit René Rumpelmayer am 21. Oktober 1912 von Paris nach Thüringen und am 14. und 15. Dezember 1912 von Paris nach Bogoslow in Ungarn. Der wohlbekannten Tatsache, daß Madame Goldschmidt vor ganz kurzer Zeit die Weltrekordfahrt der Distanz als Gehilfin des M. René Rumpelmayer mitgemacht hat, wurde bereits gedacht. Alle Passagiere von Madame Goldschmidt sind von ihrer gleichzeitig vollendeten lebenswürdigen und desidierten, sicheren Art und

Weise entdeckt, wie sie ihre luftige Expedition zu leisten weiß. Sie ist eines der besten Beispiele für die Vorzüge, die die Fliegerei im Ballon nachgerühmt habe.

Die zweite Führerin der »Stella« ist Mlle. Marie Tissot. (Bei der Zählung nehme ich die Präsidentin Madame Sarcosoff aus, da sie ihr Diplom schon vor der Führung der »Stella« erworben hatte.) Mlle. Tissot ist eine Schülerin der Präsidentin und erhielt ihr Diplom sehr rasch, da sie zum Ballonfahren bedeutendes Talent entwickelte. Sie würde interess die Leiterin ihrer Schwester und führte überhaupt sehr häufig Anfängerinnen in die Lüfte. Sie hat jetzt im Alter von 25 Jahren in Freiballon, vier im Lenkballon, drei im Aeroplan gemacht. Große Strecken legte sie nicht zurück; die längste ihrer Führer war jene, bei welcher sie die Madame Sarcosoff von Paris nach Béziers geführte.

Die dritte Führerin der »Stella« ist Madame Lecomte; auch sie hat mehrmals als Leiterin der Fahrt Neulinge mitgeführt. Die vierte Führerin ist Madame Foucher, die fünfte Mlle. Madeleine Tissot, Schülerin ihrer vorerwähnten Schwester Marie Tissot. Sie erwarb ihr Patent im heurigen Jahre. Als vor der Führerschaft stehen würden auch noch Madame Besançon, Madame Oger Decour und die Gräfin de la Valette zu erwähnen, die in Gesellschaft ihrer Gatten schon viele Ausfahrten zu verschiedenen Höhen, insbesondere Madame Decour, deren über fünfzig Male gelungen ist. Auch sei noch der junge Mlle. Jeanne Tissot gedacht, die im Lauf des verflossenen Jahres 24 Flüge im Aeroplan als Passagierin mitgemacht hat. *Wlfrid de Bonville.*

BRINDEJONS EUROPATOUR

Der Wettbewerb um den Pommery-Preis hat dem Emporkömmling Flugleistung gegeben, die jetzt an Güte rühmlich ist und als die weltweit größte in ihrer Art steht.

Wie berichtet, ist am 10. Juni der französische Flieger Brindejone de Montluisat Villacoublay bei Paris aufgestiegen und hat nach Zwischenlandungen in Wanne und Berlin noch am gleichen Tage Warschau (400 km) erreicht, wobei er sich die erste Auszeichnung auf dem Pommery-Preis erwarb. Am 16. Juni flog er von Warschau nach Brinnaburg (550 km) und am 17. Juni von Brinnaburg nach St. Petersburg (450 km). Am 28. Juni trat er die Rückreise nach Paris an und erreichte Rouen (350 km). Der Flug über die Ostsee nach Stockholm (400 km) vollführte er am 26. Juni. Er ist dies der bedeutendste Überflug, der bisher gemacht wurde.

Von der Hauptstadt Schwedens setzte Brindejone seinen Flug am 29. Juni um 3 Uhr 30 nachmittags mit dem Kurs auf Kopenhagen fort. Nach einer Zwischenlandung in Malmstadt traf er um 1/8 Uhr abends auf dem Flugplatz in Kopenhagen (600 km) ein, wo ihm ein begeisterter Empfang bereitet wurde. Brindejone besuchte diese Etappe seiner langen Luftreise als die

schwierigste von allen, da er in mehreren Unfällen gerann war. König Christian von Dänemark empfing den kühnen Flieger tags darauf in Audens und verlieh ihm das Ritterkreuz des Dannebrogordens.

Am 1. Juli stieg Brindejone um 5 Uhr 38 früh zum Flug nach Hamburg auf, überquerte den Ostsee-Land und landete schon um 7 Uhr 15 auf dem Flughafen bei Hamburg. Von der Kaiserin wurde der Nobil so geehrt, daß er einen 100 km langen Hieb von einem 100 m fingen mußte und die Überwindung nicht zu vollbrachte. Schon um 9 Uhr 40 konnte er den Flug fort und trat um 12 Uhr 55 mittags in Amsterdam ein. Er hatte ein Lastrückvermögen von 700 kg zurückgelegt.

In Paris wurden inzwischen große Vorbereitungen für den Empfang der erfolgreichen Flieger getroffen. Ministerpräsident Barthou beglückwünschte ihn: telegraphisch und ersuchte, die letzte Etappe einzuteilen; daß die Ankunft in Villacoublay am 2. Juli um 4 Uhr nachmittags erfolge.

Trotz stürmischer und regnerischer Wetter hielt Brindejone dieses Programm ein. Um 8 Uhr 45 früh stieg er vom Hanger Aerodrom auf und traf über Brüssel um 11 Uhr vorrätig auf dem Flugfeld von Compiègne ein. Er hatte die 400 km lange Strecke in 2:15:00 durchgeflogen, demnach eine Stundengeschwindigkeit von ungefähr 175 km erreicht. Von mehreren französischen Fliegern begleitet, flog Brindejone um 3 Uhr 30 nachmittags wieder auf und überquerte Paris, von wo aus ihm noch einige Anrufer entgegenflogen. Um 4 Uhr 15 wurde auf dem Flugfeld von Villacoublay ein Geschwader von sieben Apparaten schickte. Die Begleiter des erfolgreichen Fliegers schritten sofort zur Landung, er selbst umkreiste mehrere Male das Flugfeld und führte eine Reihe waghalsiger Kunststücke aus. Als sein Moräne-Eindecker um 4 Uhr 20 den Boden berührte, brach das trotz des schlechten Wetters zahlreich erschienene Publikum in enthusiastischen Beifall aus. Brindejone wurde mit offiziellen Ansprachen begrüßt und vollends abends einem Bankett bei, das der Aero Club de France ihm zu Ehren veranstaltete.

Brindejone de Montluisat, der erst 28 Jahre zählt, soll für seine alles Bisherige weit überragende Leistung mit dem Ritterkreuz der Ehrenlegion ausgezeichnet werden. Die ganze im Flug durchflossene Strecke beträgt rund 3000 km.

Die längsten Überlandflüge waren bisher: San Francisco—Jacksonville, 3000 km, von Fowler und Sub aeterni—Odessa—St. Petersburg, 3400 km, von Lieutenant Alexander. Beide Luftreisen, obwohl bedeutend kürzer, erstreckten sich auf eine längere Reihe von Tagen, als die Brindejone für seine zweimalige Durchquerung Europas benötigte.

Brindejone de Montluisat wurde nach seinem Rückkehr von dem Aero Club de France mit der goldenen Medaille ausgezeichnet. Bei der Feier dieser Verleihung verkündete der Vertreter des Kriegsministeriums, daß Brindejone auf die Liste der Kämpfer für das Kreuz der Ehrenlegion gesetzt sei.

TODESSTURZ BEI SARAJEWO.

LEUTNANT DUDIĆ VERUNGLÜCKT.

Die Zahl der Opfer, die sich die Eroberung der Luft aus der kleinen Schar unserer wackeren Offizierspiloten holt, hat sich leider wieder erhöht. Am 10. Juli ist Leutnant Oskar Dudić bei Sarajewo abgestürzt und tags darauf seinen Verletzungen erlegen.

Leutnant Dudić stieg am 10. Juli um 8 Uhr früh in Begleitung des Korporals M. Hahn von Butmir auf, um an einer Truppenparade vor dem Landeschef und Armeesinspektor FZM. Potiorek teilzunehmen. Etwa zehn Minuten später erblickte mau den Apparat vom Paradeplatz aus und war erstauut, als er sich gegen Illidze wandte. Leutnant Dudić hatte in einer Höhe von 300 m bemerkt, daß der Apparat nicht in Ordnung war und daher den Motor abgestellt, um im Gleitfluge zu landen. Auf einen Acker niedergebend, überschlug sich der Apparat und begrub die angeregten Insassen unter sich. Sowohl von Illidze wie von Butmir aus war der Sturz beobachtet worden und ärztliche Hilfe war rasch zur Stelle. Die Verunglückten wurden ins Spital befördert, wo bei Leutnant Dudić Bruch dreier Wirbel, bei Korporal Hahn Armbruch konstatiert wurde. Leutnant Dudić konnte, nachdem er gelabt worden war, den Hergang des Unfalles erzählen, verlief dann aber in Bewußtlosigkeit, aus der er nicht mehr erwachte. Das Befinden des Korporals Hahn gibt vorläufig zu keinen Befürchtungen Anlaß.

DAS BODENSEE-MEETING.

Das von der Südwestgruppe des Deutschen Luftfahrer-Verbandes unter dem Protektorat des Großherzogs von Baden bei Konstanz am Bodensee veranstaltete Meeting der Wasserfluggesellschaft — nachdem der Beginn wegen böigen Windes verschoben werden mußte — am 30. Juni eröffnet werden.

Der Übernabmskommission stellten sich folgende Bewerber: Stöffler (Aviatik-Pfeil-Doppeldecker, 140 H. P. Argus), Strack (Strack-Eindecker, 60 H. P. Hiltz), A. Baierlein (Otto-Doppeldecker, 150 H. P. Ago-Motor), A. Haller (Aviatik-Doppeldecker, 100 H. P. Argus), R. Geell (Flugzeubau-Friedrichshafen-Doppeldecker, 140 H. P.-N. A. G.), H. Kohnert, (Flugzeubau-Friedrichshafen-Eindecker, 70 H. P. Argus), W. Kiessling (Ago-Doppeldecker, 120 H. P. Argus), B. Büchner (Gotha-Doppeldecker, 100 H. P.-Mercedes), H. Vollmöller (Albatros-Sport-Eindecker, 75 H. P.-Mercedes), Dipl.-Ing. Thelem (Albatros-Doppeldecker, 100 H. P.-Mercedes), H. Hirth (Albatros-Eindecker, 100 H. P.-Mercedes). Unter ihnen überwiegen die Doppeldecker, von denen die von Stöffler, Büchner und Thelem mit vorne liegendem Motor ausgerüstet sind, während die Maschinen von Baierlein, Haller, Geell und Kiessling den Motor hinter dem Führersitze angeordnet haben. Der Aviatik-Doppeldecker von Haller war die einzige Maschine mit vorderem Höhensteuer. Unter den drei Eindecker kamen zwei für die Wettbewerbe der sogenannten »Sportfluggesetze«, deren Motoren nicht über 75 H. P. stark sein sollen, in Frage, und zwar Vollmöllers Albatros, und der Eindecker der Flugzeubau-Friedrichshafen-G. m. b. H. Der zweite von den Albatros-Werken genannte Eindecker, den H. Hirth ins Rennen führte, war »marinetüchtige« mit aufweisbarem Landfahrgestell und 100pferdigem Motor ausgestattet.

Trotz des sturmartigen Windes, der am 29. Juni einen starken Wellenschlag verursachte, versuchte Stöffler

einen Flug. Beim Landen auf dem Wasser überschlug sich sein Apparat und der Aviatiker mußte sich schwimmend ans Land retten. Die Maschine wurde beim Bergeu so schwer beschädigt, daß sie aus dem Wettbewerb zurückgezogen werden mußte.

Am 30. Juni vormittags begannen die Befähigungsflüge, die einigen Bewerbern Schwierigkeiten bereiteten. Besonders schön waren die Flüge der bekannten Piloten Helmut Hirth und Hans Vollmöller. Hirth's schmucker Albatros-Eindecker mit 100 H. P. Mercedes-Motor stieg mit Passagier nach einem Anlauf von 233 m auf und wandte sich dem See zu. Hirth beschrieb einige Schleifen, wobei er auf 300 m Höhe giug, und vollzog dann den Abstieg auf das Wasser, worauf er die Zündung abstellte. Bemerkenswert schnell brachte er den Motor wieder in Gang und raschend fuhr der Eindecker über den See, um sich ans Land sicher von den Wellen zu lösen. Nach kurzem Flug ließ sich Hirth endgültig auf die Wasseroberfläche nieder. Ebenso interessant verlief der Flug von Hans Vollmöller auf dem Albatros-Sport-Eindecker mit 75 H. P. Mercedes-Motor. Vollmöller erwies sich als sehr gewandter Wasserfluggesetz-Pilot. Da er allein flog, mußte er seinen Motor selbst wieder anwerfen, was ihm aber keine Schwierigkeiten bereitete. Zweimal ging er auf den See nieder und stieg wieder auf, um dann nach einer Flugdauer von 30 Minuten seine Maschine bergen zu lassen.

Nachmittags fand außer dem Befähigungsfliegen noch der Flug der Sportfluggesetze (bis 75 H. P.) nach Romsauhorn, Radolfzell und zurück (85 km) statt. In diesem startete nur Vollmöller (Albatros-Sport-Eindecker, 75 H. P.-Mercedes), weil sein einziger Konkurrent, Kohnert, noch mit seinem Motor zu tun hatte. Es war vorgeschrieben, daß die Flieger in einem durch Bojen gekennzeichneten Viereck von 500 m Seitenlänge zu starten und dort wieder auf das Wasser niederzulegen hatten. In Radolfzell mußten die Konkurrenten ebenfalls auf das Wasser niederlegen, ohne jedoch den Motor abzustellen. Vollmöller landete auch vorschriftsmäßig in dem Viereck und stellte den Motor ab. Da es ihm nicht gelang, den Motor mittels der Anschlagkabel wieder in Gang zu setzen, stieg er von seinem Sitz auf die Schwimmer und drehte den Propeller, bis ein Zylinder auf Kompression stand. Dann stieg er wieder in den Apparat und setzte den Motor mittels der Doppelsäugung in Gang. Die Maschine stieg sehr schnell und verschwand rasch in der Richtung nach Romsauhorn. Schon nach 50 Minuten hatte Vollmöller sein Pensum erledigt, in Romsauhorn die vorschriftsmäßige Zwischenlandung gemacht. Da er dann gegen den Wind starten mußte, brauchte er dazu im ganzen etwa 3 Minuten. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit betrug über 100 km. Baierlein versuchte mit seinem Otto-Doppeldecker zweimal die Befähigungsprüfung abzulegen. Er startete vom Wasser, doch gelang es ihm nicht, die Räder aufzuziehen, da die Aufzugvorrichtung nicht funktionierte. Bei dem zweiten Versuch ließ er die Räder im Wasser abmontieren, doch auch diesmal kam er von der Wasseroberfläche nicht frei.

Am 1. Juli wurde die Hauptkonkurrenz, der Große Preis von Bodensee, der mit 40.000 M. und einem Ehrenpreis des Statistikers des Reichsmarineamtes dotiert war, eröffnet. Um diesen wertvollen Preis zu erringen, mußten die Flieger mit Passagier bei Konstanz vom Wasser oder Lande aufsteigen, die Kontrollstellen Romsauhorn, Arbon und Bregenz überfliegen, in einem Bojenviereck bei Lindau auf dem Wasser niedergehen, hier den Motor abstellen, dann den Motor wieder selbständig zu drehen, auch Konstanz zurückfliegen, eine weitere Runde über den Kontrollstellen über dem Bodensee ausführen und zum Schluß in Bojenviereck zu Konstanz wiederum auf dem Wasser landen. Die Gesamtstrecke dieses Fluges beträgt rund 200 km. Als Erster startete Geell mit Doppeldecker um 8 Uhr 53, er kehrte um 10 Uhr 39 nach einer Fahrtdauer von 1:46:53 als Ziel zurück. Als Zweiter flog Thelem mit Albatros-Doppeldecker um 8 Uhr 58 auf, der 11 Uhr 5 nach einer Fahrtdauer von 2:08:03 am Ziel eintraf. Beide erreichten eine Höhe von 590 m. Nachmittags startete Kiessling mit Ago-Doppeldecker um 3 Uhr 8; er erreichte Lindau in glükzendem Fluge um

Weise entzückt, wie sie ihre luftige Expedition zu leiten weiß. Sie ist eines der besten Beispiele für die Vorzüge, die ich der Frau im Ballon nachgerühmt habe.

Die zweite Führerin der »Stella« ist Mlle. Marie Tissot. (Bei der Zahlung nehme ich die Präsidentin Madame Surcouf aus, da sie ihr Diplom schon vor der Existenz der »Stella« erworben hatte.) Mlle. Tissot ist eine Schülerin der Präsidentin und erwarb ihr Diplom sehr rasch, da sie zum Ballonfahren bedeutendes Talent entwickelte. Sie wurde ihrerseits die Lehrerin ihrer Schwester und führte überhaupt sehr häufig Anfängerinnen in die Lüfte. Sie hat jetzt im ganzen 25 Aufstiege im Freiballon, vier im Lenkballon, drei im Aéroplan gemacht. Große Strecken legte sie nicht zurück; die längste ihrer Fahrten war jene, bei welcher sie mit Madame Surcouf von Paris nach Baccarat gelangte.

Die dritte Führerin der »Stella« ist Madame Letourneau; auch sie hat mehrmals als Leiterin der Fahrt Neulirge mitgehabt. Die vierte Führerin ist Madame Foucher, die fünfte Mlle. Madeleine Tissot, Schülerin ihrer vorerwähnten Schwester Marie Tissot. Sie erwarb ihr Patent im heurigen Jahre. Als vor der Führerschaft stehend wären auch noch Madame Besançon, Madame Omer Decugis und die Gräfin de la Valette zu erwähnen, die in Gesellschaft ihrer Gatten sehr viele Auffahrten zu versprechen haben, insbesondere Madame Decugis, welche über fünfzig Male geflogen ist. Endlich sei noch der mutigen Mlle. Jeanne Tissot gedacht, die im Lauf des verflossenen Jahres 24 Flüge im Aéroplan als Passagierin mitgemacht hat. *Wilfrid de Fonvielle.*

BRINDEJONCS EUROPAFLUG.

Der Wettbewerb um den Pommeré-Preis hat den Ansporn zu einer Fliegleistung gegeben, die jetzt zur Gänze vollbracht ist und als die weitaus größte in ihrer Art erscheint.

Wie berichtet, ist am 10. Juni der französische Flieger Brindejone de Moulinais in Villacoublay bei Paris aufgestiegen und hat nach Zwischenlandungen in Wanne und Berlin noch am gleichen Tage Warschau (1400 km) erreicht, womit er sich die erste Auswartschaft auf den Pommeré-Preis erwarb. Am 15. Juni flog er von Warschau nach Dänneburg (550 km) und am 17. Juni von Dänneburg nach St. Petersburg (450 km). Am 28. Juni trat er die Rückreise nach Paris an und erreichte Reval (350 km). Den Flug über die Ostsee nach Stockholm (400 km) vollführte er am 26. Juli. Es ist dies der bedeutendste Überseeflug, der bisher gemacht wurde.

Von der Hauptstadt Schwedens setzte Brindejone seinen Flug am 29. Juni um 2 Uhr 30 nachmittags mit dem Kurs auf Kopenhagen fort. Nach einer Zwischenlandung in Malmstedt traf er um 1/8 Uhr abends auf dem Flugplatze in Kopenhagen (600 km) ein, wo ihm ein begeisterter Empfang bereitet wurde. Brindejone bezeichnet diese Etappe seiner langen Luftreise als die

schwierigste von allen, da er in mehrere Unwetter geraten war. König Christian von Dänemark empfing den kühnen Flieger tags darauf in Audienz und verlieh ihm das Ritterkreuz des Danebrog-Ordens.

Am 1. Juli stieg Brindejone um 5 Uhr 35 früh zum Fluge nach Hamburg auf, überquerte die Insel Lolland und landete schon um 7 Uhr 46 auf dem Fühlebütteler Flugfelde bei Hamburg. Von der Küste zu war der Nebel so dicht, daß er etwa 100 km in einer Höhe von kaum 100 m fliegen mußte, um die Orientierung nicht zu verlieren. Schon um 9 Uhr 40 setzte er den Flug fort und traf am 12 Uhr 55 mittags in Amsterdam ein. Er hatte im Laufe des Vormittags 700 km zurückgelegt.

In Paris wurden inzwischen große Vorbereitungen für den Empfang des erfolgreichen Fliegers getroffen. Ministerpräsident Barthou beglückwünschte ihn telegraphisch und ersuchte, die letzte Etappe so einzuteilen, daß die Ankunft in Villacoublay am 2. Juli um 4 Uhr nachmittags erfolge.

Trotz stürmischem und regnerischem Wetter hielt Brindejone dieses Programm ein. Um 8 Uhr 45 früh stieg er vom Haager Aërodröm auf und traf über Brüssel um 11 Uhr vormittags auf dem Flugfelde von Compiègne ein. Er hatte die 400 km lange Strecke in 2:15:00 durchflogen, demnach eine Stundengeschwindigkeit von ungefähr 175 km erzielt. Von mehreren französischen Fliegern begleitet, flog Brindejone um 3 Uhr 30 nachmittags wieder auf und überquerte Paris, von wo aus ihm noch einige Aviatiker entgegenflogen. Um 4 Uhr 15 wurde auf dem Flugfelde von Villacoublay ein Geschwader von sieben Apparaten sichtbar. Die Begleiter des erfolgreichen Fliegers schritten sofort zur Landung, er selbst umkreiste mehrere Male das Flugfeld und führte eine Reihe waghalsiger Kunststücke aus. Als sein Moräue-Eindecker um 4 Uhr 20 den Boden berührte, brach das trotz des schlechten Wetters zahlreich erschienene Publikum in enthusiastischen Beifall aus. Brindejone wurde mit offiziellen Ansprachen begrüßt und wohnte abends einem Bankett bei, das der Aéro Club de France ihm zu Ehren veranstaltete.

Brindejone des Moulinais, der erst 20 Jahre zählt, soll für seine alles Bisherige weit übertraffene Leistung mit dem Ritterkreuz der Ehrenlegion ausgezeichnet werden. Die ganze im Fluge durchmessene Strecke beträgt rund 5000 km.

Die längsten Überlandflüge waren bisher: San Francisco—Jacksonville, 3600 km, von Fowler und Sebastianopol—Odessa—St. Petersburg, 3400 km, von Leontant Andreadi. Beide Luftreisen, obwohl bedeutend kürzer, erstreckten sich auf eine längere Reihe von Tagen, als die Brindejone für seine zweimalige Durchquerung Europas benötigte.

Brindejone des Moulinais wurde auch seiner Rückkehr von dem Aéro-Club de France mit der goldenen Medaille ausgezeichnet. Bei der Feier dieser Verleihung verkündete der Vertreter des Kriegsministers, daß Brindejone auf die Liste der Kandidaten für das Kreuz der Ehrenlegion gesetzt sei.

TODESSTURZ BEI SARAJEWO.

LEUTNANT DUDIC VERUNGÜCKT.

Die Zahl der Opfer, die sich die Eroberung der Luft aus der kleinen Schar unserer wackeren Offizierspiloten holt, hat sich leider wieder erhöht. Am 10. Juli ist Leutnant Oskar Dudić bei Sarajewo abgestürzt und tags darauf seinen Verletzungen erlegen.

Leutnant Dudić stieg am 10. Juli um 8 Uhr früh in Begleitung des Korporals M. Hahn von Butmir auf, um an einer Truppenparade vor dem Landeschef und Armeesinspektor FZM. Potiorek teilzunehmen. Etwa zehn Minuten später erblickte man den Apparat vom Paradeplatz aus und war erstaunt, als er sich gegen Illidze wandte. Leutnant Dudić hatte in einer Höhe von 300 m bemerkt, daß der Apparat nicht in Ordnung war und daher den Motor abgestellt, um im Gleitfluge zu landen. Auf einen Acker niedergehend, überschlug sich der Apparat und begrub die angegriffenen Insassen unter sich. Sowohl von Illidze wie von Butmir aus war der Sturz beobachtet worden und ärztliche Hilfe war rasch zur Stelle. Die Verunglückten wurden ins Spital befördert, wo bei Leutnant Dudić Bruch dreier Wirbel, bei Korporal Hahn Armbruch konstatiert wurde. Leutnant Dudić konnte, nachdem er gelabt worden war, den Hergang des Unfalles erzählen, verfiel dann aber in Bewußtlosigkeit, aus der er nicht mehr erwachte. Das Befinden des Korporals Hahn gibt vorläufig zu keinen Befürchtungen Anlaß.

DAS BODENSEE-MEETING.

Das von der Südwestgruppe des Deutschen Luftfahrer-Verbandes unter dem Protektorat des Großherzogs von Baden bei Konstanz am Bodensee veranstaltete Meeting der Wasserflugzeuge konnte — nachdem der Beginn wegen böigen Windes verschoben werden mußte — am 30. Juni eröffnet werden.

Der Übernahmungskommission stellten sich folgende Bewerber: Stöffler (Aviatik-Pfeil-Doppeldecker, 140 H. P. Argus), Strack (Strack-Eindecker, 60 H. P. Hiltz), A. Baierlein (Otto-Doppeldecker, 150 H. P.-Argo-Motor), A. Haller (Aviatik-Doppeldecker, 100 H. P.-Argus), R. Gsell (Flugzeugbau-Friedrichshafen-Doppeldecker, 140 H. P.-N. A. G.), H. Kohnert, (Flugzeugbau-Friedrichshafen-Eindecker, 70 H. P.-Argus), W. Kiessling (Argo-Doppeldecker, 120 H. P.-Argus), B. Büchner (Gotha-Doppeldecker, 100 H. P.-Mercedes), H. Vollmöller (Albatros-Sport-Eindecker, 75 H. P.-Mercedes), Dipl.-Ing. Thelen (Albatros-Doppeldecker, 100 H. P.-Mercedes), H. Hirth (Albatros-Eindecker, 100 H. P.-Mercedes). Unter ihnen überwogen die Doppeldecker, von denen die von Stöffler, Büchner und Thelen mit vorne liegendem Motor ausgerüstet sind, während die Maschinen von Baierlein, Haller, Gsell und Kiessling den Motor hinter dem Führersitz angeordnet haben. Der Aviatik-Doppeldecker von Haller war die einzige Maschine mit vorderem Höhensteuer. Unter den drei Eindeckern kamen zwei für die Wettbewerbe der sogenannten »Sportflugzeuge«, deren Motoren nicht über 75 H. P. stark sein sollen, in Frage, und zwar Vollmöllers Albatros, und der Eindecker der Fliegenban-Friedrichshafen-G. m. b. H. Der zweite von den Albatros-Werken genannte Eindecker, den H. Hirth ins Rennen führte, war »marinetauglich« mit aufstiehbarem Landfahrgerüst und 100pferdigem Motor ausgestattet.

Trotz des stürmischen Windes, der am 29. Juni einen starken Wellenschlag verursachte, versuchte Stöffler

einen Flug. Beim Landen auf dem Wasser überschlug sich sein Apparat und der Aviatiker mußte sich schwimmend an Land retten. Die Maschine wurde beim Bergen so schwer beschädigt, daß sie aus dem Wettbewerb zurückgezogen werden mußte.

Am 30. Juni vormittags begannen die Befähigungsflüge, die einigen Bewerbern Schwierigkeiten bereiteten. Besonders schön waren die Flüge der bekannten Piloten Helmut Hirth und Hans Vollmöller. Hirths schwächer Albatros-Eindecker mit 100 H. P. Mercedes-Motor stieg mit Passagier nach einem Anlauf von 233 m auf und wandte sich dem See zu. Hirth beschrieb einige Schleifen, wobei er auf 300 m Höhe ging, und vollzog dann den Abstieg auf dem Wasser, worauf er die Zündung abstellte. Bemerkenswert schnell brachte er den Motor wieder in Gang und raschend fuhr der Eindecker über den See, um sich sanft und sicher von den Wellen zu lösen. Nach kurzem Flug ließ sich Hirth endgültig auf die Wasseroberfläche nieder. Ebenso interessant verlief der Flug von Hans Vollmöller auf dem Albatros-Sport-Eindecker mit 75 H. P. Mercedes-Motor. Vollmöller erwies sich als sehr gewandter Wasserflugzeug-Pilot. Da er allein flog, mußte er seinen Motor selbst wieder anwerfen, was ihm aber keine Schwierigkeiten bereitete. Zweimal ging er auf den See nieder und stieg wieder auf, um dann nach einer Flugdauer von 30 Minuten seine Maschine bergen zu lassen.

Nachmittags fand außer dem Befähigungsfliegen noch der Flug der Sportflugzeuge (bis 75 H. P.) nach Romanshorn, Radolfzell und zurück (85 km) statt. In diesem startete nur Vollmöller (Albatros-Sport-Eindecker, 75 H. P.-Mercedes), weil sein einziger Konkurrent, Kobbert, nicht mit seinem Motor zu tun hatte. Es war vorgeschrieben, daß die Flieger in einem durch Bojen gekennzeichneten Viereck von 500 m Seitenlänge zu starten und dort wieder auf das Wasser niederzulegen hatten. In Radolfzell mußten die Konkurrenten ebenfalls auf das Wasser niedergehen, ohne jedoch den Motor abzustellen. Vollmöller landete auch vorschriftsmäßig in dem Viereck und stellte den Motor ab. Da es ihm nicht gelang, den Motor mittels der Andreaskarbel wieder in Gang zu setzen, stieg er von seinem Sitz auf die Schwimmer und drehte den Propeller, bis ein Zylinder auf Kompression stand. Dann stieg er wieder in den Apparat und setzte den Motor mittels der Doppellandung in Gang. Die Maschine stieg sehr schnell und verschwand rasch in der Richtung nach Romanshorn. Schon nach 50 Minuten hatte Vollmöller sein Pensum erledigt, in Romanshorn die vorschriftsmäßige Zwischenlandung gemacht. Da er dann gegen den Wind starten mußte, brauchte er dazu im ganzen etwa 3 Minuten. Seine Durchschnittsgeschwindigkeit betrug über 100 km. Baierlein versuchte mit seinem Otto-Doppeldecker zweimal die Befähigungsprüfung abzugeben. Er startete vom Wasser, doch gelang es ihm nicht, die Räder aufzusetzen, da die Aufzugsvorrichtung nicht funktionierte. Bei dem zweiten Versuch ließ er die Räder im Wasser abmontieren, doch auch diesmal kam er von der Wasseroberfläche nicht frei.

Am 1. Juli wurde die Hauptkonkurrenz, der Große Preis vom Bodensee, der mit 40.000 M. und einem Ehrenpreis des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes dotiert war, eröffnet. Um diesen wertvollen Preis zu erringen, mußten die Flieger mit Passagier bei Konstanz vom Wasser oder Lande aufsteigen, die Kontrollstellen Romanshorn, Arbon und Bregenz überfliegen, in einem Bojenviereck bei Lindau auf dem Wasser niedergehen, hier den Motor abstellen, dann den Motor wieder selbständig andrehen, nach Konstanz zurückfliegen, eine weitere Runde über den Kontrollstellen über dem Bodensee ausfliegen und zum Schluß im Bojenviereck zu Konstanz wiederum auf dem Wasser landen. Die Gesamtstrecke dieses Fluges beträgt rund 200 km. Als Erster startete Gsell mit Doppeldecker um 8 Uhr 53, er kehrte um 10 Uhr 39 nach einer Fahrtdauer von 1:46:53 ans Ziel zurück. Als Zweiter flog Thelen mit Albatros-Doppeldecker um 8 Uhr 58 an, der 11 Uhr 5 nach einer Fahrtdauer von 2:08:03 am Ziel eintraf. Beide erreichten eine Höhe von 590 m. Nachmittags startete Kiessling mit Argo-Doppeldecker um 3 Uhr 8; er erreichte Lindau in glänzendem Fluge um

3 Uhr 46 und nahm dort eine Zwischenlandung vor, konnte aber von dort nicht mehr aus dem Wasser in die Höhe kommen und fuhr auf dem Wasser zum Ziel zurück. Stracks Eindecker machte zur Einholung des Befähigungsnachweises verschiedene vergebliche Startversuche; er konnte nicht in die Höhe kommen. Haller machte mit Passagier auf Aviatik-Doppeldecker (Mühlhausen) einen Landflug zum Befähigungsnachweis. Das Flugzeug stieg nach kurzem Anlauf in die Höhe, fiel aber rasch zur Erde nieder, wobei der Apparat so stark ansetzte, daß beide Insassen herausstürzten. Sie blieben glücklicherweise unverletzt. Der Apparat ist aber so stark beschädigt, daß er ausscheiden mußte.

Auf dem Programm des 2. Juli stand der Steigfähigkeitswettbewerb, bei dem die Flugzeuge mit 180 kg Belastung in möglichst kurzer Zeit 500 m erreichen mußten. Hirth erledigte sein Pensum in 16 $\frac{1}{2}$ Minuten. Seine Leistung wurde von Kiessling überboten, der sich schon in 12 $\frac{1}{2}$ Minuten zur vorgeschriebenen Höhe empor-schranke. Um 3 Uhr 44 umschmitt sie Kohnert zum 100 Kilometer-Fluge nach Radolfzell auf und kehrte um 4 Uhr 34 zurück. Sonst wurden zwar mehrere schöne Flüge, jedoch alle außer Konkurrenz ausgeführt.

Am 3. Juli bewarb sich Hirth um den Großen Preis. Er war vor die schwere Aufgabe gestellt, die glänzende, zwei Tage vorher von Gsell erzielte Zeit zu unterbieten. Um 3 Uhr 42 erhob sich der Eindecker in die Lüfte. Drei Minuten vorher war Kiessling gestartet, der aber bald überholt wurde. Die Wendemarke beim Flugplatz mußte Hirth um 4 Uhr 33. Kiessling passierte erst 15 Minuten später, während Hirth schon den zweiten Rundflug absolvierte. Er erreichte das Ziel um 5 Uhr 28 Minuten 45 Sekunden nach einer Flugzeit von 1:46:38 und hatte damit Gsell um 13 Sekunden geschlagen. Kiessling war wegen Benzinmangels zu einer Notlandung gezwungen.

Hirths Leistung spornte am 4. Juli Gsell zu einem neuen Versuche an. Er startete vom Wasser aus um 4 Uhr 36, gewann in der ersten Runde drei Minuten, hatte aber das Pech, eine Notwasserlandung bei Arbon machen zu müssen, weil eine Zündkerze versagte, und gab nun den aussichtslos gewordenen Versuch auf. Der Tag brachte auch sonst mehrere wichtige Entscheidungen. So sicherte sich Vollmöller den ersten Preis von 5000 M. im Rennen der Sportflugzeuge, weil sein einziger Konkurrent Kohnert an weit Reicheren kenterte und sein Flugzeug beschädigte. Ferner holte sich Hirth den ersten Steigfähigkeitspreis von 3000 M. Er startete mit Otto als Fluggast und voller Belastung und erklimmte 500 m in 11:06, womit er Kiessling, den 12:05 Minuten gebrannt hatte, auf den zweiten Platz verwies. Abends machte Thelen mit Fräulein Vollmöller als Passagier einen Flug gegen Friedrichshafen, wobei er in ein schweres Unwetter geriet. Trotzdem absolvierte er den Rückflug und ging bei strömendem Regen glatt auf den See nieder. Da die Windstärke über sieben Meter betrug, gewann Thelen den Ehrenpreis des Reichsmarineamtes.

Die offiziellen Resultate sind:

Befähigungsnachweis: Otto-Doppeldecker (Baierlein) 500 M., Aviatik-Doppeldecker (Haller) 800 M., Friedrichshafen-Doppeldecker (Gsell) 1000 M., Friedrichshafen-Eindecker (Kohnert) 500 M., Ago-Doppeldecker (Kiessling) 1000 M., Strach-Eindecker (Strach) 500 M., Albatros-Eindecker (Vollmöller) 800 M., Albatros-Doppeldecker (Thelen) 1000 M., Albatros-Eindecker (Hirth) 1000 M.

Großer Preis vom Bodensee: Hirth in 1:46:17, 25.000 M.; Gsell in 1:46:51, 10.000 M.; Thelen in 2:08:41, 5000 M. sowie den Ehrenpreis des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes.

Preise für Steigang: Hirth in 11:06, 3000 M.; Kiessling in 12:08, 2000 M.

Preise für Sportflugzeuge: Vollmöller mit 50:00, 5000 M. und den Ehrenpreis des Kaiserlichen Automobil-Klubs.

Konstruktionspreise: Albatros (Hirth) 5000 M., Ago (Kiessling) 3000 M., Friedrichshafen (Gsell) 2000 M.

Mechanikerpreise: 1. und 2. Preis Hirth-Mechaniker, 1000 M.; 3. Preis Vollmöller-Mechaniker, 500 M.

Ehrenpreis des Großherzogs von Baden: Hirth. Ehrenpreis des Ministers für öffentliche Arbeiten von Breitenbach: Gsell. Ehrenpreis des Grafen Zeppelin: Kohnert. Ehrenpreis des Bodensee-Verkehrsvereins: Kiessling.

Die während des ganzen Meetings vollbrachten Leistungen werden von Fachleuten als nicht befriedigend bezeichnet.

JUBILÄUM DES GRAFEN ZEPPELIN.

Graf Zeppelin feierte am 8. Juli seinen 75. Geburtstag. Es braucht kaum erst ausgeführt zu werden, wie viele Sympathiekundgebungen dem so populären Manne von allen Seiten zukamen.

In Friedrichshafen veranstaltete die Luftschiffbau-gesellschaft »Zeppelin« am Abend des 7. Juli ein Bankett im Kurgarten. Zeppelins Neffe, Freiherr Max von Geminien, sprach über den Werdegang des Zeppelin-Unternehmens und gedachte dabei der Förderung des Unternehmens durch Kaiser Wilhelm, den Kronprinzen und den König von Württemberg. Die Rede klang in ein Hoch auf den Kaiser und den König aus. Direktor Colmann begrüßte die anwesenden Gäste und schloß dem Grafen die Geburtstagswünsche des Luftschiffbau »Zeppelin«, wobei er dem Jubilär die Festschrift »Das Werk Zeppelins« überreichte. Die mit großem Beifall aufgenommenen Ansprache schloß mit einem Hoch auf den Grafen, worauf Graf Zeppelin selbst das Wort ergriff. Er dankte dem Direktor Colmann und dem Leiter der technischen Betriebe, dem Oberingenieur Dürr, ohne dessen treue Mitwirkung er, wie er sagte, sein Werk niemals hätte durchführen können. Er erinnerte ihn deshalb zum Direktor aller technischen Betriebe. Der Präsident des Deutschen Luftschiffer-Verbandes Freiherr von der Goltz hielt gleichfalls eine Ansprache. Ebenso der Geheimne Oberregierungsrat Albert, der die Glückwünsche des Ministeriums des Innern überreichte und ein herzliches Glückwunschs-telegramm des Reichskanzlers verlas. Es folgten noch eine Reihe von Reden, darunter die des Generals von Haenisch, der die Glückwünsche der Luftschiffabteilung überbrachte.

Nach Schluß des Festmahles nahm Graf Zeppelin auf der großen Terrasse die Huldigung der gesamten Arbeiter und Beamten des Luftschiffbau »Zeppelin« und der Motorenwerke entgegen, die ihm einen imposanten Fackelzug darbrachten. Der Graf machte zwei Stiftungen von je 10.000 M. für Wohlfahrtszwecke der Beamten- und Arbeiterschaft. Als Mitternacht eingetreten war, rief der noch anwesende Generalfeldmarschall Graf von der Goltz: »Der historische Moment ist gekommen, das Geburtstagskind lebe hoch! Begeistert stimmte die Versammlung ein, und mit großem Beifall wurde ein Telegramm an den Kaiser und den König von Württemberg abgesandt, in dem die 550 Beamten und Arbeiter den Monarchen ihre Huldigung darbrachten und erklärten, sie seien stolz darauf, an der Herstellung der Waffen des Vaterlandes mitwirken zu dürfen. Graf Zeppelin erhielt folgendes Glückwunschs-telegramm des Kaisers: »Brunsbüttelkoog, 8. Juli. Meinen wärmsten Glückwunsch zur heutigen Vollendung Ihres 75. Lebensjahres. Kaiser und Reich sind stolz auf den kühnen Herrscher des Luftmeeres. Mögen Sie sich Ihrer jährlich wachsenden Erfolge noch recht lange in Gesundheit und Jugendfrische erfreuen. Wilhelm I. R.«

Die Bürgerkollegen in Friedrichshafen beschloßen, ein Zeppelin-Museum zu errichten.

Am 8. Juli fand ein Festanfang statt. Gegen 11 Uhr vormittags versammelten sich die Gäste des Luftschiffbau und des Grafen Zeppelin auf der Luftschiffwerft, um dem ersten Anstiege des neuen Luftschiffes »L. Z. 20«, das künftig den Namen »L. Z. 5« erhalten soll, beizuwohnen. Auch Grafen Zeppelin und ihre Tochter Gräfin Brandenstein-Zeppelin und deren Gemahl waren erschienen. Die beiden letzteren nahmen im Luftschiff Platz. Graf Zeppelin bestieg mit dem Direktor Dürr die vordere Gondel. Gegen 11 Uhr wurde das Luftschiff aus

der Halle gebracht und stieg kurz nach 11 Uhr unter den Klängen des Liedes »Deutschland, Deutschland über alles« und unter dem stürmischen Jubel der Zuschauer auf. Nach halbstündiger Fahrt kehrte das Luftschiff zurück und wurde wieder in die Halle gebracht.

Der Deutsche Luftfahrer-Verband hat dem Grafen Zeppelin als dem Ehrenpräsidenten des Verbandes zu seinem 75. Geburtstag eine große Statue, eine Walküre darstellend, überreichen lassen.

Der k. k. Österreichische Aero-Klub ernannte den Grafen Zeppelin aus Anlaß seines 75. Geburtstages zum Ehrenmitglied und widmete ihm zum Andenken an seine Fahrt Baden-Baden—Wien die goldene Medaille des Klubs.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner hat dem Grafen Zeppelin anläßlich seines 75. Geburtstages die Glückwünsche der Stadt Wien übermittelt.

LUFTSCHIFF UND WIND.

Die Fahrt des für die deutsche Heeresverwaltung bestimmten Zeppelin-Ballons »Ersatz Z. 1« (L. Z. 19) von Frankfurt a. M. nach Königsberg zeigt wieder, daß selbst die schnellen Luftkreuzer im Winde nicht so können, wie sie wollen. Am 3. Juli stieg das Luftschiff um 11 Uhr 56 Minuten vormittags in Frankfurt auf; in Potsdam wollte man gegen Abend eine Zwischenlandung vornehmen, mußte dieselbe jedoch des Windes wegen unterlassen und mußte später, was auch nicht auf dem Programm stand, sogar den Landweg verlassen und über der Ostsee den Flug nach Königsberg vollenden.

In Stettin lief am 3. Juli um 1/8 Uhr abends die Meldung ein, der Kreuzer sei bei Angermünde beobachtet worden und fliege in voller Fahrt auf Stettin zu. Das Luftschiff fuhr in 300 m Höhe zwar so rasch, daß es den ihm Nachblickenden schon nach wenigen Minuten aus dem Gesichtskreis entschwand. Punkt 8 Uhr wurde der Luftkreuzer von Stettin aus sichtbar. »L. Z. 1« fuhr sehr langsam über die Stadt, nachdem er über dem Odertal mehrere Schwankungen, gleichsam um sich zu orientieren, gemacht hatte. Der Ballon kreuzte dann über dem Hafen und flog auf das Haff hinaus, wo er bald in den über dem Wasser liegenden Nebeln nicht mehr zu sehen war. In der Richtung auf Swinemünde verschwand das Schiff schließlich über der Ostsee. »Das Luftschiff«, so heißt es in dem betreffenden Bericht weiter, »wollte nach dieser Meldung also eine nächtliche Fahrt über die Ostsee machen und wahrscheinlich in gerader Richtung auf Königsberg zubalzen. Die Absicht, eine Seefahrt zu machen, ist von dem Führer anscheinend erst im letzten Augenblick gefaßt worden, da, wie aus Frankfurt a. M. mitgeteilt wird, bei der Abfahrt von der Meeresfahrt noch keine Rede war. Die Seestrecke Stettin—Königsberg beträgt etwa 400 km.«

In Königsberg langte der Luftkreuzer viel später an, als man ihn erwartete. Er kam nämlich erst am 4. Juli um 1/7 Uhr morgens an sein Ziel.

Königsberg, 4. Juli. — Später, als man allgemein angenommen hatte, wohl infolge seiner Fahrt über Stettin und die Ostsee, ist der Zeppelin-Kreuzer in Königsberg eingetroffen. Die Beteiligung am Empfang vom Königsberger Publikum war gering, da die frühe Morgenstunde ungünstig war und man nicht genau wußte, wann man mit der Ankunft zu rechnen hatte. Das Luftschiff war um 1/6 Uhr ab von Königsberg aus in Sicht. Es kam vom Frischen Haff heran. Gegen 6 1/2 Uhr traf es bei der Luftschiffhalle ein, die noch ein gutes Stück nordwestlich von Königsberg liegt. Der Luftkreuzer landete jedoch nicht gleich, sondern machte noch über der im Schlummer liegenden Stadt eine elegante Schleifenfahrt. Darauf landete das Luftschiff unter Hilfe der Pioniere und fuhr dann mit eigener Kraft in die seit einigen Stunden in Bereitschaft gehaltene Halle. Von der Besatzung des Schiffes, die aus 16 Personen besteht, konnte man über die Einzelheiten der Fahrt nichts erfahren.

LUFTFLOTTENAKTION IN ÖSTERREICH.

Am 6. Juli veranstaltete ein Lokalkomitee in Waidhofen an der Thaya einen Luftflottentag, zu dem sich Karl Illner als Schauflieger zur Verfügung stellte. Die Veranstaltung vollzog sich unter dem Ehrenpräsidium des Bezirkshauptmannes Ritter von Bosizio-Thursberg. Zu Ehren Illners wurde am Abend des 6. Juli ein Bankett veranstaltet, bei dem Bezirkshauptmann von Bosizio, Meister Illner sowie den Herren vom Zentralkomitee Baron Economo, Graf Traun und Generaldirektor Castiglione den Dank für die Unterstützung der patriotischen Aktion aussprach. Bürgermeister Hammerlik begrüßte Illner namens der Stadtgemeinde.

Sonntag den 6. Juli strömten schon am 5 Uhr früh viele Leute hinaus auf die als Flugterain ausgesuchte Wiese. Trotz eines immer stärker einsetzenden Regens begann Illner um 9 Uhr früh in Gegenwart von 2500 Zuschauern seine Schauflüge. Nach kurzem Anlauf stieg er nützlich dem Jubel der Zuschauer entgegen auf, beschrieb schöne Spiralen und schraubte sich bis auf 1000 m Höhe empor, um sodann trotz böiger Luft im Gleitfluge zu landen.

Nach einem Konzert im Stadtpark setzte Illner nachmittags vor einem Publikum von ca. 8000 Personen, die aus dem ganzen Waldviertel herbeigekommen waren, seine Schauflüge fort. Vom Zentralkomitee zur Schaffung der österreichischen Luftflotte hatten sich Graf Thun, Generaldirektor Castiglioni und Dr. Ascher eingefunden. Ferner waren anwesend: der Ehrenpräsident des Lokalkomitees Bezirkshauptmann Ritter von Bosizio-Thursberg, Bürgermeister Hammerlik, Bezirkskommissär Baron Dobhoff, die Grafen Heinrich und Philipp Gudenus, Gräfin Angela Gudenus, Graf von der Straaten, Baron Spielmann und Reichsratsabgeordneter Kittling. Illner vollführte glänzende Flüge und die Menge bereitete dem Piloten herrliche Ovationen. Bürgermeister Hammerlik überreichte Illner ein Ehrengeschenk, bestehend aus zwei Jubiläumsgoldstücken je 100 K. Ein Volksfest im Stadtpark beschloß den Luftflottentag, welcher trotz der Ungunst des Wetters einen Reizpartei von ca. 5000 K. haben dürfte.

TODESOPFER.

Auf dem Flugfelde von Chalons unternahm am 26. Juni der 21jährige französische Flieger Foulquier, der bisher nur Doppeldecker gesteuert hatte, zum ersten Male einen Aufstieg mit einem Eindecker. In einer Höhe von ungefähr 70 m neigte sich der Apparat — wahrscheinlich infolge eines falschen Manövers — plötzlich nach vorne und stürzte ab. Foulquier erlitt schwere Verletzungen, denen er eine Viertelstunde später erlag.

Ein Massenunglück ereignete sich am 29. Juni bei Bombay, in der Nähe von Lüttich. Der Aviatiker Parvost stieg anläßlich eines Volksfestes auf einem Apparat eigener Konstruktion auf und kam über die Grenzen des Flugfeldes hinaus. In einer Höhe von nur 15 m kippte der Apparat um und sanste in den Zuschauerraum. Parvost geriet unter den Motor und wurde getötet. Ein junger Mann von 17 und ein Kind von 5 Jahren büßten gleichfalls ihr Leben ein. Ein dritter jugendlicher Zuschauer erlitt sehr schwere Verletzungen. Außerdem wurden noch sieben Personen verwundet.

Am 29. Juni abends stieg der Aviatiker Richard Wight mit einem Doppeldecker vom Aërodrom Brighton auf. Aus unbekannten Ursachen stürzte der Apparat vor geringer Höhe ab, der Benzinofen explodierte, und die noch Hilfe zur Stelle war, hatte Wight so schwere Brandwunden erlitten, daß er ihnen erlag.

Bei Epernay stürzte am 2. Juli der Aviatiker Bonchardier mit seinem Apparat ab und zog sich schwere Verletzungen zu. Sein Passagier Hauptmann Rey war auf der Stelle tot.

Auf dem Johannisthaler Flugplatze stießen am 4. Juli um 8 Uhr abends zwei von den Aviatikern Hölscher und Hauptmann Friedl gesteuerte Doppeldecker in

einer Höhe von 20 m zusammen. Beide Flugzeuge stürzten zu Boden und wurden total zerschmettert.

Zusammenstöße zweier fliegender Aeroplane begannen in letzter Zeit leider häufiger zu werden; sie führen zumeist zu schweren Unglücksfällen. Der Zusammenstoß in Johannisthal am 4. Juli ereignete sich, wie folgt. Infolge des günstigen Flugwetteres herrschte abends reger Betrieb. Mitunter waren mehr als zehn Maschinen in der Luft, die fast alle in etwa 20–50 m Höhe kreisten. Auch Hauptmann Friedl, ein Pionieroffizier, der bei der Luftverkehrsgesellschaft zum Piloten ausgebildet wurde, umkreiste auf einem alten Schlapparat in geringer Höhe zum ersten Male allein das Flugfeld, als er plötzlich mit einem von der Seite kommenden alten Farman-Doppeldecker der Allgemeinen Fluggesellschaft, den der von England herübergekommene Pilot Hölscher steuerte, in etwa 15 m Höhe zusammenfuhr. Die Apparate stürzten mit lautem Krachen zu Boden, wobei die beiden Führer unter die Trümmer zu liegen kamen. Der Pilot Hölscher lag mit der Brust und dem Leib unter dem Köhler seines Motors und mußte darunter hervorgezogen werden, während der Offiziersflieger nur ans dem Gewirr der Drähte und den Leinwandfetzen der vollständig zerschmetterten Maschine befreit werden brauchte. Der sofort herbeieilende Arzt ließ die beiden Verletzten auf einer Tragbahre über den Flugplatz tragen und in des Sanitätsraum bringen, wo er bei Hölscher eine schwere Rückenverletzung feststellte, die seine Überführung in das Krankenhaus Bräts erforderte. Dort starb der Pilot schon wenige Stunden nach seiner Einlieferung. Der zweite Abgestürzte war wunderbarerweise nur mit einer leichten Rückenquetschung davongekommen.

Über die Fliegerzusammenstöße in Johannisthal wird im »Berl. Lokalanzeiger« geklagt: »Gefährliche Zustände herrschen jetzt auf dem Flugplatz Johannisthal. Es vergeht kaum ein Flugtag, an dem nicht bei dem regen Flugbetrieb, der jetzt bei günstigem Wetter fast immer herrscht, gefährliche Situationen durch rücksichtsloses und unvorschriftsmäßiges Fliegen einzelner Piloten in den Lüften entstehen. Vermal ereignete sich schon ein Zusammenstoß zweier Flugzeuge, bei denen bereits drei Piloten ihr Leben lassen mußten. Trotzdem aber wurde von der zuständigen Behörde, dem Deutschen Luftfahrerverband, seither noch nichts getan, um diesen gefährlichen Überständen abzuhelfen, und während jeder Laie sich sagen muß: Wie ist es überhaupt möglich, daß Flugzeuge, die doch nach vier Richtungen, nach links und rechts, nach oben und unten, Ausweichmöglichkeiten haben, in der Luft zusammenstoßen können?, wundert sich der ständige Flugplatzbesucher, daß bei dem rücksichtslosen Fliegen, das verschiedene Johannisthaler Piloten bevorzugen, und bei der Unerfahrenheit, mit der viele Flugschüler von den Fabriken oft zu den ersten Alleinflügen losgelassen werden, noch nicht mehr Unglücksfälle vorgekommen sind.«

Am 8. Juli fand in Würzburg bei einem Volksfest ein Schauliegen statt. Der Aviatiker Lendner stieg mit dem Franzosen Sénard in einem Zweidecker auf und flog nach dem sogenannten Kugelfang auf dem Exerzierplatze. Dort überschlug sich das Flugzeug und stürzte zu Boden. Beide Insassen wurden noch lebend hervorgezogen, starben aber auf dem Transport ins Krankenhaus.

Am gleichen Tage stürzte in der Nähe von Fort Honston der vom Fliegerkorps der Vereinigten Staaten angehörige Leutnant Call mit seinem Flugzeug an beträchtlicher Höhe ab und blieb tot am Platze.

Am 10. Juli stürzte Leutnant Dndić in Sarajewo mit seinem Apparat ab und erlitt so schwere Verletzungen, daß er ihnen tags darauf erlag. Näheres an besonderer Stelle.

INTERNATIONALE AÉRONAUTISCHE FÉDÉRATION.

Am 20. Juni traten in Brüssel unter dem Vorsitze des Prinzen Roland Bonaparte zwei Kommissionen der Fédération Aéronautique Internationale zusammen. Aufgabe der einen war die Vorbereitung eines neuen Reglements für den aviatischen Gordon Bennett-Wettbewerb; die andere hatte über Rechtsangelegenheiten zu beraten.

Die Idee einer Änderung der bisherigen Bestimmungen des Gordon Bennett-Fliegens trat nach der letzten Ansprache dieses Wettbewerbes in Amerika auf. Von vielen Aviatikern wurde darauf hingewiesen, wie gefährlich das Landen mit den Rennaéroplanen sei — eine Gefahr, die bei der zunehmenden Schnelligkeit dieser Maschinen natürlich immer zunimmt. Eine Remedur mußte also ernstlich in Betracht gezogen werden. Zum Studium der Angelegenheit wurde die Kommission eingesetzt, die nun in Brüssel tagte.

Bei den Beratungen wurde als leitender Gesichtspunkt ausgesprochen, daß die Grundlage des Bewerbes bestehen zu bleiben habe; dieser soll nicht seines bisherigen Renncharakters entkleidet werden, sondern nach wie vor eine Geschwindigkeitsprüfung sein. Die Verringerung der Gefahr müsse durch irgend welche ergänzende Forderungen erzielt werden; dies entspreche am besten den bei den verschiedenen Nationen der Fédération eingeholten Ratschlägen. Als das Empfehlenswerteste erschien der Kommission folgende Lösung. Die in den Bewerb tretenden Aéropläne haben eine Vorprüfung zu bestehen. Hierbei haben die Flieger den Beweis zu erbringen, daß sie die Fluggeschwindigkeit ihres Apparates bis auf einen Grad verringern können, der bei der Landung keine Gefahr mit sich bringt. Seitens Hollands und Deutschlands lag der Vorschlag vor, daß die Prüfung auch einen Gleitflug aus 1000 m Höhe umfassen sollte. Die Idee fand aber nicht allgemeinen Anklang. Bezüglich einer Geschwindigkeitsbegrenzung, wie sie ebenfalls angeregt wurde, ist bisher kein Beschluß gefaßt worden, desgleichen auch nicht hinsichtlich der Stärke der Motoren und der Größe der Flugapparate. Die Kommission schreitet nun an die Ansarbeitung des Reglements für die eintreffende Vorprüfung und wird ihre Ergebnisse der Hauptkonferenz der F. A. I. berichten, welche im August im Haag abgehalten wird.

Das juristische Komitee nahm einen von M. Desnosches stammenden Entwurf eines Reglements des internationalen Luftverkehrs an und übergab es einem Subkomitee zur weiteren Bearbeitung. Das Reglement enthält nicht bloß die Bestimmungen für den internationalen Luftverkehr in ergänzter Form, sondern es berücksichtigt auch den Transport von verzollbaren Waren auf dem Luftwege sowie gewöhnliche Passagierfahrten in Luftfahrzeugen. Der Entwurf soll allen europäischen Regierungen vorgelegt und empfohlen werden.

M. Imbrecq schlug die Annahme folgender Resolution vor: »Mehrere Staaten haben Maßnahmen getroffen oder sind im Begriff, solche zu treffen, wonach der Luftverkehr starken Einschränkungen unterworfen wird, ja sogar das Leben der Piloten und das von Personen außerhalb des Luftfahrzeuges gefährdet werden könnte. Mit Rücksicht darauf ist die F. A. I. der Meinung, daß eine internationale Regelung des Luftverkehrs notwendig sei, wobei einerseits die Interessen von Privatpersonen, andererseits die souveränen und fiskalischen Interessen der einzelnen Mächte gewahrt werden. Um die erwähnten Missetände und Gefahren zu vermeiden, wendet sich die F. A. I. an die belgische Regierung mit dem Ersuchen, sie möge auf die französische Regierung einwirken und sie bewegen, den achtzehn in dem Gesetzentwurf berücksichtigten Mächten das eben angenommene Reglement eines internationalen Luftverkehrs zu unterbreiten. Der französischen Regierung bliebe es anheimgestellt, ob sie es für opportun hält, eine neue Konferenz der Regierungsvertreter einzuberufen, welche über die Annahme des neuen Projektes beraten würden.« Diese Resolution wurde angenommen. Auch die juristische Kommission wird über ihre Arbeit bei der Hauptversammlung der F. A. I. Bericht erstatten.

DIE »WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG«

sollte jedermann abonnieren, der sich für Luftschiffahrt und Flugtechnik interessiert, denn er findet darin regelmäßig alles Neue und Wissenswertes aus diesen beiden Gebieten.

ÖSTERREICHISCHER LUFTSCHIFFER-VERBAND.

(Offizielle Mitteilungen.)

Österr. Aëronautische Kommission.

Die Österreichische Aëronautische Kommission hielt am 10. Juli eine Sitzung ab, die der Entscheidung über den am 22. Juni in Aspern erfolgten Zusammenstoß der Piloten Michèle Molla und Rudolf Stanger gewidmet war.

Der Kommission liegt eine schriftliche Darstellung Stangers über den Unfall vor sowie ein Protokoll, das der Präsident Constantin Freiherr von Economo mit ihm aufgenommen hat. Es werden ferner die protokollarischen Aussagen der Sportleitung, bestehend aus den Herren Bob Mautner, Professor Leopold Schmidt und Major Hans Ritter Umlauf von Frankwell, der Herren Sportkommissäre Roger de Riedmatten und Heinz Weber sowie des Angenetzten Herrn Hauptmann Hoffory verlesen. Aus dem Zeitnehmer-Protokolle ergibt sich, daß zum Fluge am 22. Juni der Preis des Tages Audemars um 3:21 $\frac{1}{2}$, Garros um 3:23 $\frac{1}{2}$, Bathiat um 3:24 $\frac{1}{2}$ und Molla um 3:25 $\frac{1}{2}$ die Startlinie passiert haben.

Die Österreichische Aëronautische Kommission stellt nach eingehender Erwägung folgende Punkte fest:

1. Der Sportkommissär des Herrn Ingenieurs Stanger, Herr Heinz Weber, hat den Piloten am vorhergegangenen Flugtage zwar davor gewarnt, gleichzeitig mit dem Start um den Preis des ersten Fluges zum Distanzflug aufzusteigen, doch ist dies Herrn Stanger in der Aufregung des Staats wahrscheinlich entfallen.

2. Stangers Aufstellung zum Start war richtig und sogar die erste Anlaufrichtung so, daß bei ihrer Beibehaltung jede Gefahr vermieden worden wäre.

3. Die Kommission konstatiert, daß Stanger dann in falscher Richtung flog. Sie erkennt an, daß er durch die herrschende Windrichtung dazu gedrängt wurde, findet aber, daß er, wenn er auch die um den Preis des ersten Fluges gestarteten Apparate schon alle an sich vorbei glaubte, am besten getan hätte, zu landen, den Motor abzustellen oder die Flugrichtung zu ändern, wobei jedoch berücksichtigt wird, daß letzteres eine gewisse Schwierigkeit hatte, da Stanger im Anstieg war und zur Zeit nicht die Geschwindigkeit besaß, die zum Wenden nötig gewesen wäre.

4. Molla ist richtig gestartet. Der Motor scheint gut funktioniert zu haben, da, wie aus dem Startprotokoll hervorgeht, Molla um eine Sekunde nach dem Dritten und vier Sekunden nach dem Ersten über die Startlinie gekommen ist. Er kam auf die innere Seite des Pylons zu fliegen, wie dies beim ersten Flug des Tages immer ist, nicht nur beim innersten Flieger, sondern oft bei drei und vier, wenn mehrere Flieger starten. Propositionsgemäß ist es auch allen Fliegern bekannt, daß dies beim ersten Flug des Tages sein muß, weil eine unbeschränkte Anzahl Flieger teilnehmen kann und in einer Reihe aufgestellt wird, so daß in den Propositionen sogar das Überfliegen der idealen Startlinie angenommen wird.

5. Molla nahm dann die Kurve nach links. Während er noch in der Linkskurve begriffen war, müssen sein

und Stangers Apparat aufeinander losgekommen sein und die Piloten einander erblickt haben. Nach der Angabe Mollas, daß er noch im Ansteigen war, und nach der Aussage des Sportkommissärs Herrn von Riedmatten ist zu konstatieren, daß Molla nicht die Absicht hatte, zu landen. Da Molla noch anstieg, war der von der linken Seite kommende Apparat Stangers verdeckt. Stanger befand sich an der Außenseite der Flugbahn Mollas, ebenfalls im Ansteigen begriffen, sah drei Apparate an der Außenseite der Bahn vorbeifliegen, nahm an, daß dies alle gestarteten Apparate wären, und als die Piloten einander erblickten, war die Entfernung schon zu gering, als daß ein geordnetes Ausweichen möglich gewesen wäre; vielmehr hätte sich dadurch der Zusammenstoß nur verschärft. Glücklicherweise wurde von den Piloten gefühlsmäßig das für diesen Fall Richtige getan, indem Stanger aufwärts, Molla abwärts steuerte und den Apparat rechts neigte, um unter dem Apparat Stangers durchzukommen.

6. Durch den Zusammenstoß wurde das rechte Flügelende von Mollas Apparat eingerissen, gebrochen und geknickt. Auch von Stangers Apparat, ebenfalls vom rechten Flügel, fielen Holzstücke herab. Beide vollzogen so gut es ging die Landung, wobei die Apparate arg beschädigt wurden.

Die Kommission kommt zu folgendem Urteil:

1. Den Sportkommissär des Herrn Stanger, Herrn Heinz Weber, trifft keine Schuld, da die Startrichtung Stangers richtig war und die genaue Zeit seines Startens zu bestimmen nicht in der Macht des Sportkommissärs lag.

2. Michèle Molla ist richtig geflogen. Daß er innerhalb der Pylonen flog, ist in dieser Konkurrenz vorgesehen, allen Piloten bekannt und korrekt. Ein falsches Manöver beim Ausweichen ist Molla nicht zur Last zu legen, im Gegenteil hätte ein wirkliches Ausweichen nach rechts zu einer Katastrophe führen müssen.

3. Rudolf Stanger ist nicht falsch gestartet, die Startrichtung war am Platze. Auch sein Starten zu dem Zeitpunkt, an dem es geschah, involviert kein Verschulden, weil die anderen Konkurrenten noch zirka 1 $\frac{1}{2}$ km von ihm entfernt waren. Dagegen findet ihn die Kommission dessen schuldig, daß er, als er sah, daß er in eine falsche Flugrichtung kam, in dieser Flugrichtung dennoch weiter flog und sie dann zu lange beibehielt. — Beim Zusammenstoß hat Stanger ebenso wie Molla das unter diesen Umständen Richtige getan.

Die Österreichische Aëronautische Kommission findet Rudolf Stanger demnach dessen schuldig, daß er die Unvorsichtigkeit beging, nicht zu landen. Sie beschließt, ihm den Tadel auszusprechen, und verurteilt ihn zu 400 K Geldstrafe. Das Flugverbot, das über Stanger vorläufig verhängt worden war, erscheint durch diese Urteilsfällung aufgehoben.

Photographische Verlagsgesellschaft m. b. H., Halle a. S. und Berlin.

Photographische Rundschau und Mitteilungen.

Reich illustrierte Halbmonatschrift für Freunde der Photographie.

Herausgegeben unter Mitwirkung bewährter Forscher, Fachmänner und Amateure

von PAUL HANKE, Prof. Dr. LUTHER und F. MATTHIES-MASUREN.

Jährlich 12 Gravüren und etwa 500 Kunstdrucktafeln.

PREIS vierteljährlich M. 3.—, unter Streifband M. 3.—, Ausland M. 4.50.

ERSCHEINT zweimal monatlich.

Das führende Organ für Kunst- und Liebhaberphotographie

veröffentlicht in vortrefflichen Reproduktionen die besten Werke der künstlerischen Photographie des in- u. Auslandes.

Abonnements durch alle Buch- und Photohandlungen, bei der Post und dem Verlag.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AËRO-KLUB.

(Offizielle Mitteilungen.)

Mittwoch den 30. April, abends, wurde vom Klubplatze im Prater eine Auffahrt mit dem Ballon »Tirol« unternommen. Um 11 Uhr 45 ging der Ballon unter der Führung des Herrn Ingenieurs Paul Kürt mit den Herren Leinants Friedrich Rosenthal, Wilhelm Friedmann und J. Patsold als Korbinassen in die Lüfte und nahm den Weg über Floridsdorf, Wolkersdorf, Ernstbrunn, Oberhollabrunn, Znaim, Trebitsch, Pardubitz, Trautman, Johannisbad, Schneckkoppe, Hirschberg, Siegersdorf und Klitschendorf. Die Landung erfolgte am 7 Uhr 15 früh mitten im Walde im Forstrevier des Fürsten Solm zwischen Achatzan und Koblfurt, Preußisch-Schlesien. Die zurückgelegte Strecke beträgt 115 km, die größte erreichte Höhe 2700 m.

Donnerstag den 8. Mai fand eine meteorologische Fahrt statt, die unter der Führung des Herrn Hauptmanns Adolf Engel mit Herrn Assistenten Ernst R. Wolf der Zentralanstalt für Meteorologie als Beobachter erfolgte. Die »Austria« erhob sich um 9 Uhr 4 von dem Klubplatze. Die Landung wurde um 1 Uhr 21 in Merenye bei Kaposvar vollzogen. Die zurückgelegte Strecke beträgt 202 km, die größte erreichte Höhe 2700 m.

Sonntag den 18. Mai unternahm Herr Mirko Botbe aus Agram unter der Führung des Herrn Hauptmanns Franz Mannsbarth mit dem Ballon »Excelsior« von Fischamend aus einen Aufstieg. Um 6 Uhr 45 früh wurde der Ballon hochgelassen und nahm die Richtung über Schönan, Leopoldsdorf, Weickendorf, Agern, Gajär, St. István, St. Miklos, Jablonitz und Bresowa. Um 2 Uhr 15 wurde infolge Gewitterbildungen bei O. Tura, Komitat Neutra, die Landung bewerkstelligt. Die zurückgelegte Strecke beträgt 115 km, die größte erreichte Höhe 2900 m.

Sonntag den 25. Mai fand im Ballon »Excelsior« unter der Führung des Präsidenten Constantin Freiherrn von Economo mit Frau Gräfin Ethel Orsich, Herrn Baron Louis Rothschild und Herrn Hauptmann Wilhelm Hoffory als Korbinassen eine Fahrt statt. Um 4 Uhr 40 wurde der Ballon vom Klubplatze hochgelassen und nahm die Richtung über die Rotunde, die Freudenau, den Zentralfriedhof, Grammat-Neusiedl und Reisenberg. Um 5 Uhr 45 wurde 1 km südöstlich von An am Leitbärgberge auf einer Wiese sehr glatt gelandet. Die zurückgelegte Strecke beträgt 35 km, die größte erreichte Höhe 820 m.

Sonntag den 1. Juni fand eine wissenschaftliche Auffahrt statt, zu welcher Herr Eduard C. von Sigmund seinen Ballon »Astarte« zur Verfügung stellte. Der Ballon ging unter der Führung des Herrn von Sigmund mit den Herren Dozent Dr. Victor Hess und Assistent A. Dorazil als Beobachter am 11 Uhr 52 abends vom Klubplatze hoch. Die Landung erfolgte um 9 Uhr 3 vormittags bei Zabernreich nächst Raabs, Niederösterreich. Die zurückgelegte Strecke beträgt 91 km, die größte erreichte Höhe 4200 m.

Montag den 2. Juni unternahm Herr Vizepräsident Generaldirektor Alexander Cassinone als Führer mit

Herrn Architekten Gustav Flesch von Brunningen und Gemahlin und Herrn Ingenieur Ferdinand Adam vom Klubplatze aus mit dem Ballon »Excelsior« eine Auffahrt. Um 2 Uhr 55 wurde der Ballon hochgelassen und nahm die Richtung über den Kahlenberg, Klosterneuburg, Hölle, Stockerau. Die Fahrt endete am 3 Uhr 55 mit einer Hofstaatslandung bei der Maschinenfabrik Heid in Stockerau. Die zurückgelegte Strecke beträgt 25 km, die größte erreichte Höhe 1500 m.

Donnerstag den 5. Juni giug der »Excelsior« unter der Führung des Herrn Ingenieurs Ernst Müller mit den Herren Generaldirektor Alexander Cassinone, Direktor F. Heissig und Kurt Wittenstein als Passagiere vom Klubplatze aus hoch. Die Abfahrt erfolgte um 2 Uhr 40. Infolge der Wetterlage machte der Ballon starke Schwankungen, so daß um 4 Uhr 20 auf einer Insel neben dem Gänsehäufel eine Zwischenlandung gemacht wurde, um ein bevorstehendes Gewitter vorbeistehen zu lassen. An der Weiterfahrt nahmen die Herren Müller, Heissig und Wittenstein teil. Die Landung erfolgte um 5 Uhr 80 bei Kagan. Die zurückgelegte Strecke beträgt 7 km, die größte erreichte Höhe 1550 m.

Freitag den 6. Juni wurde unter der Führung des Präsidenten Constantin Freiherrn von Economo mit Seiner Durchlaucht Hugo Fürsten Dietrichstein und Herrn Hauptmann Wilhelm Hoffory als Korbinassen im »Excelsior« vom Klubplatze eine Anfahrt unternommen. Der Ballon wurde um 6 Uhr 15 abends hochgelassen und nahm die Richtung in das Marchfeld. Von Donner und Blitz begleitet, erfolgte am 7 Uhr 15 in der Nähe von Stammersdorf eine glatte Landung. Die zurückgelegte Strecke beträgt 12 km, die größte erreichte Höhe 700 m.

Sonntag den 8. Juni unternahm Herr Hauptmann Josef Ritter von Korwin als Führer im Ballon »Austria« eine Anfahrt. Als Passagiere nahmen die Herren Hauptmann Wilhelm Hoffory und Baron Wimpfen teil. Die Anfahrt erfolgte um 7 Uhr abends vom Klubplatze, die Landung um 7 Uhr 45 auf einer Wiese am Nußberg, oberhalb Grinzing. Die zurückgelegte Strecke beträgt 8 km, die größte erreichte Höhe 500 m.

Mittwoch den 18. Juni stiegen im Ballon »Austria« Herr und Frau Moritz Overhoff unter der Führung des Herrn Hauptmanns Hoffory um 3 Uhr 15 vom Klubplatze auf. Um 5 Uhr 15 erfolgte bei Raasdorf die Landung. Die zurückgelegte Strecke beträgt 121 km, die größte erreichte Höhe 1400 m.

Sonntag den 30. Juni unternahm Herr Dr. Leo Brukner und Fräulein Grünwald unter der Führung des Herrn Hauptmanns Mannsbarth im Ballon »Viadobona« vom Klubplatze eine Anfahrt. Um 9 Uhr 15 wurde der Ballon hochgelassen und nahm die Richtung über Schwadorf, Mannsdorf, Rust, Noszopol. Um 1 Uhr 15 erfolgte bei Gynlakesi, südöstlich von Tapolca am Plattensee, die Landung. Die zurückgelegte Strecke beträgt 180 km, die größte erreichte Höhe 3550 m.

NOTIZEN.

450 PILOTENZEUGNISSE hat die Deutsche Luftschiffer-Verband bis jetzt ausgestellt.

DIE KIELER FLUGWOCHE hat 27 Meldungen erhalten. De jedoch nur 20 Apparate zugelassen werden und mau auch noch auf Nachnennungen Rücksicht nimmt, wurden nur 18 Nennungen angenommen.

IN WEIMAR wurde am 27. Juni der erste militärische Flugstützpunkt in feierlicher Weise eröffnet, nach dessen Muster in nächster Zeit durch das Kriegsministerium noch weitere ähnliche Anlagen geschaffen werden sollen.

IN FRANKFURT AM MAIN findet vom 26. bis 27. September der dritte internationale Kosogreff für Luftrecht statt. Die Beratungen werden sich hauptsächlich mit dem Privatrecht, vor allem mit der Haftpflicht befassen.

BEI SCHWERIN stürzte am 7. Juli ein junger Militärflieger, der zum erstenmal allein aufstieg, Leutnant Adami, aus 20 m Höhe ab. Der Flieger wurde schwer verletzt in das Garnisonslazarett gebracht. Der Apparat ist zertrümmert.

DAS KARWENDELGEBIRGE hat am 7. Juli der in Innsbruck aufgestiegene Ballon »Tirol« überflogen. Insaessen des Ballons waren Hermann Schwaighofer (Führer), Ingenieur Albert, Gemeinderat Gröbner und Franz Hofer. Die Landung erfolgte glatt bei Achenkirch.

EINE DAUERFLUGREKORD im Einzelschiff für Deutschland schuf am 9. Juli Oberleutnant der Chefpilot der Deutschen Flugzeugwerke Leipzig - Lindenthal. Er stieg um 1/4 10 Uhr nachmittags auf und handelte nach 1/10 Uhr abends; seine Flugdauer betrug 6 Stunden 8 Minuten.

RIITMEISTER LUDWIG SCHMIDL, der bekannte österreichische Aviatiker und Konstrukteur, auf dessen Apparat (Monoplan S) Feldpilot Oberleutnant von Blaschke seine ersten Erfolge feierte und die Pilotenprüfung ablegte, wurde von dem Österreichischen Aero-Klub durch Verleihung der Verdienstmedaille in Silber ausgezeichnet.

EIN NEUER POMMERY-Preis in der Höhe von 60.000 Francs wurde von der bekannten Champagner-Firma gestiftet. Er gelangt in acht Halbjahrespremiën von je 7500 Francs an neuen Flieger zur Verteilung, der innerhalb eines Halbjahres vom französischen Boden aus zwischen Sonnenanfang und Sonnenuntergang die größte Strecke in gerader Richtung durchfliegt.

Der »SCHÜTTE-LANZ I« fuhr am 6. Juli von Biesdorf über Dausig nach Königsberg. In aller Früh stieg das Luftschiff auf. Bei schönem Wetter langte es gegen $\frac{1}{10}$ Uhr in Dausig ein, beschrieb da einige Schleifen und landete eine halbe Stunde später auf dem Exerzierplatz in Langfuhr. Um 4 Uhr setzte der Ballon seinen Weg fort und landete glatt um $\frac{1}{4}$ Uhr abends in Königsberg.

DAS MEETING VON REIMS, das der Französische Aero Club auf dem Flugfeld von Béthény veranstaltet, umfaßt folgendes Programm: 27. September: Anwaldfiegen für den Bennett-Preis, Distanz 150 km, zu fliegen in Zwischenrunden und Entscheidungsrounden, falls dies notwendig werden sollte; 28. September: Verschiedene Wettbewerbe, darunter ein Überlandflug; 29. September: Internationaler Entscheidungswettbewerb um den Gordon-Bennett-Preis.

DAS DRITTE FÜHRERDIPLOM, nämlich nach dem Freiballon- und dem Lenkballon-Diplom das aviatische Pilotendiplom, erwarben am 4. Juli in Wiener-Neustadt Oberleutnant Nikolaus Wagner Edler von Forchheim des Infanterieregiments Nr. 101 und Leutnant Viktor Edler von Nowy des Infanterieregiments Nr. 27. Ferner legte am 7. Juli Oberleutnant Eugen Szapari des 19. Infanterieregiments vor Hauptmann Müller als Prüfungskommission die Pilotenprüfung mit gutem Erfolge ab.

DER BALLON »BERLIN« des Berliner Vereins für Luftschiffahrt stieg am 28. Juni unter Führung des Zahnarztes H. Thormeyer mit drei Passagieren von Schmargendorf aus zu einer Weitaufahrt auf. Der Wind führte den Ballon über die märkischen Seen, den Storkower, Scharmützeler und Schwielochsee nach Guben, sodann über Breslau, Oppeln zur Dreikaisersacke, wo in der Nähe von Gleiwitz infolge Ballastmangels gelandet werden mußte. In zwölf Stunden wurden etwa 500 km zurückgelegt.

EINEN PASSAGIERDIENST mit Lenkballons zwischen London und kontinentalen Städten will, wie man meldet, ein Syndikat einrichten, das sich in London gebildet hat. Der Dienst, so heißt es, soll schon im Herbst dieses Jahres aufgenommen werden, und zwar mit außerordentlich bequem eingerichteten Luftschiffen. Woher diese in der kurzen Zeit genommen werden, wie sie erprobt werden sollten, wird nicht angegeben. Ähnliche Projekte sind schon oft angesetzt und haben zu nichts geführt.

EINEN NEUEN WELTREKORD im Höhengflug mit drei Passagieren schuf am 23. Juni Ingenieur Thelen in Johannisthal. Er hatte den Leutnant Münster mit an Bord sowie stellvertretenden Ballast für zwei Passagiere. Im ganzen trug sein Albatros-Apparat eine Nutzlast von 260 kg. In 45 Minuten erklimmte Thelen 2160 m Höhe, gelangte also um 470 m höher als der bisherige Rekord-inhaber Marty.

10.000 PFUND trägt der Flug über den Atlantischen Ozean ein, wofür der Bewerb aller Flieger mit Piloten-sengnis offen steht. Der englische Aero-Klub hat den Wettbewerb jetzt definitiv in seine Hände genommen.

Die Anmeldungen sind, wie die Ausschreibung besagt, an den Generalsekretär des Klubs zu richten. Das Gedränge der Konkurrenten wird vorläufig wohl noch nicht allzu groß sein. Der Amerikaner Frank Clifford soll seine Nennung abgegeben haben. Er gedenkt, wie es heißt, für seinen abenteuerlichen Flug das Benzin in gefrorenem Zustande mitzunehmen und rechnet damit, die 3000 Meilen lange Strecke in ungefähr 30 Stunden zu absolvieren.

DER OSTPREUSSISCHE RUNDFLUG findet an den Tagen vom 9. bis 14. August statt. Für die Klasse der Zivilflieger haben bisher genannt: Alois Stipolchek (Jeannin-Stalbanke), Felix Leitch (L. V. S.-Eindecker), J. Sawelsack-Rothhausen (Kondor-Eindecker), Viktor Stöffler (Aviatik-Pfeildoppeldecker), A. Schlegel (Aviatik-Eindecker), Otto Töpfer-Berlitz (Grade-Eindecker), Josef Sablatnig (Union-Doppeldecker), Hermann Schiedeck (A. F. G. Eindecker oder Jeannin-Taube), Walter Krey (D. F. W.-Doppeldecker), Kühne (Albatros-Taube), Dipl.-Ing. R. Thelen (Albatros-Doppeldecker), Alfred Friedrich (Etrich-Taube), Referendar Caspar (Gotha-Mercedes-Taube), Beck (Kondor-Eindecker). Der deutsche Kronprinz hat das Protektorat übernommen.

GUSTAV UNGER, ein deutscher Ingenieur, hat — wie das nun einmal öfters vorkommt — die Pläne und das Modell eines riesigen Stahlballschiffes angearbeitet. Das Ungetüm soll, falls es jemals zur Ausführung gelangt, eine Länge von 200 m erhalten mit einem Gasvolumen von 30.000 m³, wodurch ein so starker Antriebsdruck erreicht wird, daß über 50 Personen als Passagiere aufgenommen werden können. In dem direkt unter dem Tragkörper laufenden Kielträger, der als Untergrund des Hauptgerüsträgers dient, befindet sich die etwa 160 m lange Kielkabine, die alle Kommandeur-, Steuermann-, Passagier- und Motorenkabinen enthält. Der Stahl vertritt bei diesem Luftschiff die Stelle des Aluminiums der Zeppelin-Luftschiffe und des Holzes beim französischen Starrballon System Spiess.

AUS EL PASO im Texas meldet der »New York Herald« von dem Eingreifen des Aviatikers Didier-Masson in die Insurgentenkämpfe. Schon seitlich im Frühjahr hatte sich Didier-Masson den Aufständischen von Sonora angeschlossen. Er wurde mit einem Blériot-Eindecker versehen, mit dem er zuerst lange Zeit ganz erfolglose Versuche machte. Am 3. Juli gelang ihm zum ersten Mal ein Angriff. Er ließ auf zwei Kanonenboote im Hafen von Guaymas Bomben fallen und zwang sie, in die See zu stechen, um einer weiteren Beförderung zu entgehen. Dann suchte er Ortiz auf, wo ein Gefecht im Gange war, und ließ Bomben auf die Bandentruppen fallen. Es sollen auf diese Weise 52 Mann getötet worden sein. Die Schlacht von Ortiz fiel günstig für die Aufständischen aus, und man feierte den Flieger als Helden.

EINE UNBEABSICHTIGTE LUFTFAHRT machte am 5. Juli der Mechaniker George Gay über den Hudsonfluß. In einer Werkstatt am Hudsonfluß wurde an einem Luftschiff gearbeitet, in das ein Motor eingebaut werden sollte. Der Tragballon war gefüllt. Der leitende Aeronaut und andere Personen arbeiteten außerhalb der Gondel, der Mechaniker Gay in derselben. Im Winde riß sich das Luftschiff plötzlich von seiner Verankerung los. Als der der Ballonführung unkundige einzige Insasse die Bescherung sah, verlor er den Kopf und warf, statt Ventil zu ziehen, Ballast aus. Das Luftschiff stieg nun rapid in die Höhe, man schätzte auf 1200 bis 1500 m. Es trieb dabei gegen Long Island und sank langsam herab, als Gay, sich schließlich besinnend, Gas aus dem Ballon strömen ließ. Der Ballon fiel nächst der Küste aus Wasser. Gay verließ nun den Korb und schwamm einem zu Hilfe eilenden Boot entgegen, das ihn aufnahm. Der erleichterte Ballon flog wieder davon.

DAS MISSEGESCHICK des englischen Heeres mit seinen Lenkballons ist fast sprichwörtlich geworden und dauert noch immer weiter. Der Lenkballon »Astra Torress«, den man aus Frankreich bezogen hatte, machte kürzlich seinen ersten Aufstieg. Zuerst schlen alles gut zu gehen,

danu verlor aber der Ballon Gas und nahm die bekannte Kipfelgestalt an, die bei läuglichen Prallballons in solchen Fällen zu entstehen pflegt. Gleichseitig geriet das Luftschiff in ein bedenklich rapides Fallen. Man mußte kräftig ballastieren, um ein Unglück zu vermeiden. Der Ballon ist noch nicht gekant; er befindet sich im Stadium der Übernahmeproben. — Der erste »Parasval« Englands unternahm am 30. Juni von Farnborough aus seinen Probeflug nach London und zurück. Das Luftschiff kreuzte eine Zeitlang über der Stadt und landete nach einer Fahrt von zwei Stunden wieder auf dem Flugplatz. Die neun Mann starke Besatzung bestand aus den englischen Übernahmungskommission und zwei Vertretern der deutschen Parasval-Gesellschaft.

EINEN BEMERKENSWERTEN FLUG machte am 2. Juni der Schweizer Aviatiker Oskar Bider. Er stieg von Bern auf einem Blériot-Eindecker um 4 Uhr früh an, schraubte sich bis zu einer Höhe von 4000 m empor und nahm dann die Richtung gegen die Jungfrau. Um halb 6 Uhr überflog er Mürren, beschrieb eine große Schleife gegen die Schynäse-Platte zu und traverierte in einer Höhe von etwa 4600 m das Eigerjoch, worauf er in kühnem Fluge den Gipfel des Eiger umkreiste. Eine Zeitlang blieb er von Mürren aus unsichtbar, um nachher wieder im Wetterhorizont zu erscheinen, mit der Richtung nach Interlaken. Der beobachtete Flug über die Alpen nach Mailand wurde abgebrochen, weil der Gnome-Motor infolge der dünnen Luft nicht mehr mit voller Kraft arbeitete, und statt 1200 nur noch 100 Umdrehungen machte, so daß es dem Flieger unmöglich war, die beabsichtigte Höhe von 5000 m zu gewinnen. Um 6 Uhr 50 Minuten erschien er wieder über Bern, wo er glatt landete.

DER MICHELIN-POKAL hat für heuer ein Reglement erhalten, welches einen Flug um zwei mindestens 50 km voneinander entfernte Punkte herum verlangt, bei welchem Zwischenlandungen vorgenommen werden dürfen und der mehrere Tage dauern kann. Die Gesamtentfernung muß mindestens 2000 km betragen und die tägliche Distanz soll mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 50 km in der Stunde durchflogen sein. Cavalier trat kürzlich als erster Bewerber auf, hatte aber ein merkwürdiges Mißgeschick. Auf der Strecke Etampes-Higy hat er am ersten Tage von 5 Uhr 50 morgens bis 7 Uhr 30 abends mit mehreren Fliegerunterbrechungen 999 km zurückgelegt, obgleich ihn der fortgesetzte Kampf gegen einen böigen Wind sehr anstrengte. Am zweiten Tage flog er 888 km ab, am dritten Tag setzte er den Flug fort und glaubte es nun auf 2062 km gebracht zu haben. Dies beruhte jedoch insofern auf einem Irrtum, als er Bruchteile von Runden mitrechnete, während dem Reglement nach nur vollendete Runden zählen. Offiziell ist er sonach nicht 2062, sondern bloß 1998 km geflogen, just um 2 km zu wenig, um für den Preis in Betracht zu kommen.

ZUR ERHÖHUNG DER SICHERHEIT beim Fliegen hat sich in Paris eine Gesellschaft gebildet, die für geeignete Erfindungen Preise aussetzt will. Über eine solche Erfindung berichtet nun »English mechanic«: Es handelt sich um einen von Leo Stevens in New-York konstruierten Fallschirm. Der Apparat, mit dem bereits viele Versuche durch Sprünge von Bäumen, Häusern und Aeroplanen mit Erfolg angestellt worden sind, kann zusammengerollt und wie ein Rucksack über der Schulter getragen werden. Er ist aus japanischer Seide verfertigt und wiegt mit allem Zubehör nur 225 kg. Der aufgespannte Schirm mißt fast 5 m im Durchmesser und wird durch 16 Hanseile an einem Stahlrohr gehalten, das sich unter dem geöffneten Schirm befindet. Der Fallschirm öffnet sich durch den in seine Falten eintretenden Luftstrom von selbst, und zwar spätestens nach einem Fall von 30 m. Das würde aus den Nutzen der Erfindung wesentlich einschränken, da die Mehrzahl der Unglücksfälle aus geringer Höhe erfolgt. Es ist aber noch eine Vorrichtung vorhanden, mittels der der Schirm durch Zug an einem kleinen Seil zur schnellen Öffnung gebracht werden kann. Der amerikanische Flieger Harry

Brown hat einen Fahrsteg bis zu 1200 m Höhe mitgenommen. Der Mann sprang dann mit dem Fallschirm ab. Brown traf ihn 8 Minuten später auf dem Flugplatz. Der Absturz hatte 2½ Minuten gedauert.

DER FLUG »RUND UM BERLIN« findet, wie schon kurz angezeigt, auch heuer wieder statt, und zwar am 30. und 31. August (Samstag und Sonntag). Die Veranstaltung steht unter dem Protektorat des Prinzen Heinrich und ist in den Händen des Kaiserlichen Aero-Klubs, des Kaiserlichen Automobil-Klubs und des Berliner Vereins für Luftschiffahrt. An Barpreisen stehen 100.000 M. zur Verfügung, deren Höchstanteile von dem Reichsamt des Innern, dem Kriegsministerium und der Stadt Berlin gestiftet worden sind. Auch aus der Nationalflugschende ist ein Betrag genehmigt worden. Ein dreimaliges Umliegen Berlins wird von den Teilnehmern verlangt; eine Runde am Samstag, zwei Runden am Sonntag. Die Flugbahn führt wieder über die vorjährige, etwa 105 km lange Strecke Johannisthal-Lindenberg i. M. — Scholzendorf — Potsdamer Luftschiffhafen — Johannisthal, mit dem Unterschied, daß die Wendemärkte, die 1912 auf dem Flugfeld Teltow errichtet war, ausgeschaltet ist; dafür wird, um das Überfliegen Potsdamer Schlösser zu vermeiden, in der Nähe von Bornstedt ein Rundungspunkt festgesetzt. Flugzeug und Motor müssen deutschen Ursprungs sein und dürfen nicht gewechselt werden. Die Motorenleistung ist auf maximal 100 H. P. beschränkt. Den Fortschritten der Fliegtechnik und Fliegkunst entsprechend sind, die Anforderungen an Belastung und Flughöhe etwas erhöht worden, und zwar auf 200 kg und 1000 m.

IN JOHANNISTHAL, auf dem Berliner Flugplatz, wurde im Monate Juni an 28 Tagen geflogen; fünf davon waren halbe Flugtage. Die größten Windstärken wurden am 10. und 11. Juni mit 15 Sekundenmetern gemessen. Insgesamt absolvierten 114 Aviatiker 3712 Flüge in der Gesamtdauer von 312 Stunden. Am fließigsten flog Stiefvater, der 237 Flüge in der Dauer von 20:31:01 aufzuweisen hat. Die Bedingungen für das Führungsergebnis erfüllten: Sprenger auf Albatros, Brand auf Etlich, Kiesel auf Wright, Raab auf Wright, Herrmann auf Rampler-Taube, Schüler auf Ago, Schüttenmeister auf Etlich, Leutnant Parschau auf Wright, Wrobel auf Wright, Huber auf Wensks, Leutnant Haack auf Albatros, Leutnant von Aigner auf Etlich, Leutnant von Christen auf Albatros, Oberleutnant Häser auf Wright, Klein auf Albatros, Oberleutnant Ernsen auf Wright. Es ereigneten sich sechs nennenswerte Fliegenbeschädigungen, so daß ein Prozentsatz von 0-22 zu verzeichnen ist. Überlandflüge vom Flugplatz führten aus: Thelen, von Stoephasius, Leutnant Cooper, Friedrich, Leutnant Canter, Leutnant Schregel, Stiploschek, Langer nach Döberitz, Wieting, Schüler, Stoeffler nach Berlin, Leutnant Carcano nach Breslau, Leutnant Stoll nach Potsdam und Magdeburg, Leutnant von Datten nach Magdeburg, Stiefvater nach Steglitz und Gliencke, Leutnant von Löwen-sprung nach Alenburg, Leutnant Canter nach Leipzig, Stoeffler nach Potsdam, Brindejone von Paris nach Warschau.

DAS LUFTSCHIFF »V 1« der Deutschen Luftschiffwerft in Düsseldorf machte am 8. Juli zwischen 5 und 6 Uhr morgens mit zehn Mann Besatzung unter Führung des Diplomingenieurs Simon seine erste Fahrt, die zur vollen Zufriedenheit der Konstrukteure verlief. Das Luftschiff führte für zehn Stunden Betriebsstoff und 700 kg Ballast an Bord. Das Versuchsluftschiff »V 1« der Deutschen Luftschiffwerft G. m. b. H. hat eine vollkommen halbbare, zerlegbare Konstruktion. Diese besteht vollständig aus Manuesmann-Stahlrohr. Die Antriebsentfernung zwischen Motor und Propeller ist unveränderlich, und man hat damit einen gut zusammenhängenden Antrieb erzielt. Es werden zwei Paar zweiflügelige Holzpropeller von annähernd 4 m Durchmesser durch zwei vierzylinderige, 180pferdige Daimler-Motoren mittels dreifach nebeneinander laufenden Gummiseilen angetrieben. Alle Höhensteuer kommen die wirksamen Flächensteuer zur Verwendung, die nahe am Tragkörper dem Gerät

ankonstruiert werden. Das Schiff ist 80 m lang und hat einen Inhalt von 8000 m³. Das Luftschiff »V 1« wurde aus den eigenen Patenten der Deutschen Luftschiffwerft G. m. b. H. erbaut. Die Grundgedanken stammen von Ingenieur Paul Veeh und erhielten durch den Mitgründer des Werkes, den auch als Flugzeugkonstrukteur und Heraldfieger bekannten Dr. Oskar Wittenstein, ihre praktische Form. Finanzielle Schwierigkeiten verzögerten die Bauausführung, die jetzt dank dem Opertum des Hauptgründers Adolf Erbslöh und der umsichtigen Energie des Leiters Dr. Herkerath durch Diplomingenieur Simon an Ende geführt worden ist.

MEHRERE KANALFLÜGE wurden in letzter Zeit ausgeführt. Am 25. Juni stieg der englische Aviatiker Slack um 5 Uhr 30 früh auf einem Morane-Eindecker in Villacoublay auf und landete 8 Uhr 40 nach einem sehr stürmischen Flug über den Kanal in Folkestone. Von hier setzte er 10 Uhr 30 die Reise fort und traf 1 Uhr 31 auf dem Flugplatz von Hendon ein. Zu der letzten Etappe von 160 km brauchte er nahezu drei Stunden, trotzdem hat er die schnellste Eisenbahnverbindung um vier Stunden überholt. Am 26. Juni führte der englische Flieger Graham Wight mit einem Morane-Saulnier-Wasserflugzeug, mit dem er 5 Uhr 45 von der Seine bei Paris aufstieg, einen Flug nach London aus. Er folgte dem Lauf der Seine bis Le Havre, wo er 7 Uhr 50 eintraf. 9 Uhr 15 stieg er wieder auf, flog an der Küste entlang bis Boulogne, wo er 10 Uhr 55 landete. Nach einer Pause von anderthalb Stunden begann er den Kanalflug, landete 1 Uhr nachmittags bei Dover und flog von dort aus nach der Themsemündung und dann die Themse aufwärts gegen London, um abends 7 Uhr an der Brücke von Putney niederzugehen. Am 29. Juni trat Gilbert, der französische Flieger, seinen Rückflug nach Paris an. Er stieg um 4 Uhr nachmittags in Hendon auf und traf ohne Zwischenlandung um 7 Uhr 15 abends in Villacoublay ein. Gilbert hat demnach für die ungefähr 400 km lange Strecke die sehr gute Zeit von 3:15:00 benötigt. Am 29. Juni flog Schiffleutnant Jean de Laborde von Buc nach Hendon, verbrachte einen Tag in London und kehrte am 2. Juli wieder nach Frankreich zurück. Am 2. Juli um 4 Uhr früh flog Levasseur mit seinem Mechaniker von Meulan auf einem Nieuport-Hydroaéroplan, den er in England abzuliefern hatte, ab. Nach Zwischenlandungen in Fécamp und Calais überquerte er bei stürmischem Wetter den Kanal und traf um 1/11 Uhr mittags in London ein. Es ist dies der erste Passagierflug über den Kanal im Wasserflugzeug.

FÜR DEN GORDON BENNETT-Preis, den internationalen Wettbewerb der Kugelballons werden Frankreichs Vertreter heuer nicht durch eine Eliminationsfahrt bestimmt, sondern aus einer kleinen Anzahl der erfolgreichsten Fahrer gewählt. Die in Betracht kommenden Führer, die sich zur Wahl gemeldet haben, sind Alfred Leblanc, der Sieger des letzten Grand Prix-Rennens; Bienenalm, Sieger im Gordon Bennett-Fliegen 1912; Kumpelmeyer, der gegenwärtige Inhaber des Distanzrekords, und Emile Dubonnet. Der Aéro-Club wird von diesen Konkurrenten drei zum Wettfliegen auswählen. — Die Vertreter Deutschlands im Gordon Bennett-Rennen der Freiballons wurden, wie folgt, bestimmt: Hans Berliner, Freiherr von Pohl und Hugo Kaulen. — In Kansas City stiegen am 4. Juli vier Ballons zu einer Ausscheidungs-Wettfahrt auf. Die vier Ballons waren: 1. »Million Population Clubs« mit John Berry (Führer) und Alfred von Hoffman vom Club in St. Louis; 2. »Goodyears« mit R. H. Upson und R. Preston vom Akron Aero Club; 3. »Kansas City Post« mit Captain H. E. Honeywell und Ward Gifford; 4. »Kansas City II.« mit John Watts und George E. Quisenberry vom Kansas City Aero Club. Ein fünfter Ballon, »Sophia II.«, vom Missouri Athletic Club zerfiel bei der Füllung. Die Ballons bekamen guten Wind, der sie weit nach Nordost trieb; sie landeten alle vier in Michigan. Die drei Besten haben nahezu die gleiche Fahrstrecke aufzuweisen. Knapper Sieger ist der Ballon »Goodyears« mit 1033 km, zweiter »Kansas City Post« mit 1027 km, dritter »Kansas City II.« mit 1022 km. »Million Population Clubs« hat 942 km zurückgelegt. Die Landung des »Kansas City

Post« soll überaus gefährlich gewesen sein. Er geriet in ein fürchterliches Unwetter und wurde vom Sturm mit unheimlicher Wucht auf eine Gruppe riesiger Eichen geworfen. Die Reißleine entschlüpfte den Korbassisen. Der Ballon machte sich von den Bäumen wieder frei, schleifte über ein großes Feld und wurde schließlich durch ein starkes Gelände aufgehalten.

EINEN VEREIN »LILIENTHAL« zum Studium des Vogelfluges beabsichtigt der Bruder Otto Lilienthal, der Baumeister Gustav Lilienthal in Berlin-Lichterfelde, zu gründen. In einem Prospekt, den er versendet, heißt es u. a.: »Der Verein soll unter Beteiligung von ein-tausend Mitgliedern gebildet werden, welche bereit sind, durch Zahlung von 24 Mark jährlich das weitere Studium des Vogelfluges unter meiner Leitung zu ermöglichen. Ich vertrete noch heute die Richtnag, welche ich seinerzeit mit meinem Bruder Otto verfolgt habe, und erkenne im vogelartigen Flug das Endziel der flugtechnischen Bestrebungen. Durch meine jahrelangen Vorarbeiten gewann ich die Überzeugung, daß das System des Drachenfliegens ein totes Geis für die Fliegtechnik ist. Meine Arbeiten erstrecken sich auf die Untersuchung der Größe des Luftwiderstandes unter allen vorkommenden Umständen. Es wurden ferner von mir umfangreiche Arbeiten und Experimente ausgeführt, welche mit den Bewegungen der Vogelflügel beim Ruderflug übereinstimmen. Aus meinen Studien über den Segelflug an der Hand von Experimenten hat sich die Erklärung dieser phänomenalen Erscheinung klar und deutlich ergeben. Die Konstruktion von Flügeln, welche dieser Flugart entspricht, habe ich zum Patent angemeldet. Der Beitritt zum Verein soll einen Gutschein geben für den halben Nutzen aller entstehenden wirtschaftlichen Erfolge oder es kann eine freie Lizenz für eigene Benützung den Mitgliedern gewährt werden. Die Zahlung von mehrfachen Beitrittsgeldern erhöht entsprechend die Anzahl der Gutscheine. Der Verein gilt als konstituiert, wenn die Anzahl der übernommenen Gutscheine 600 beträgt.« Als anfängliches Arbeitsprogramm des Vereines ist verzeichnet: 1. Anlage einer Versuchstation an einem dünenfreien Strand, bestehend aus einem Arbeits-schuppen in unmittelbarer Nähe des Strandes. 2. Herstellung von Apparaten zur Windmessung. 3. Quantitative Messungen des Luftwiderstandes im freien Winde an natürlichen Vogelflügeln im Vergleich zu künstlichen Flügeln. 4. Messung der Reibungswiderstände des Vogelflügels und anderer Materialien. 5. Studien über das Skelett des Vogelflügels und die Bewegungsarten desselben. 6. Untersuchung über die Sohlwirkung im freien Wind unter gleichzeitiger Verdrehung der Flügel. 7. Flag-experimente mit lebenden Vögeln unter Benutzung kinematographischer Aufnahmen. 8. Studien an Bewegungs-mechanismen. 9. Materialuntersuchungen. 10. Studien über die Wirkung der Porosität des Vogelflügels. 11. Gleichgewichtstudien.

IN DER REICHSDUMA in Rußland hielt kürzlich der Chef des russischen Generalstabes eine Rede, über den Stand der russischen Militärflugschiffahrt. Seinen Ausführungen sind unter anderem folgende Daten zu entnehmen: Die Organisation der aviatischen Abteilungen ist erst ein Jahr alt. Vorher waren die Luftschiffertuppen zumeist nur mit Fesselballons ausgerüstet. Über die Zahl der Aéroplane wird bloß gesagt, daß sie sich innerhalb des einen Jahres verdreifacht habe. Die Fesselballons kommen jetzt außer Verwendung. Die aviatischen Detachements sind mit Aéroplanen modernster Typen doppelt ausgerüstet, so daß ein aus sechs Aéroplanen zusammengesetztes Detachment noch über sechs Reserve-aéroplane verfügt, wodurch im Kriege — wo größere Schäden bei den Aéroplanen alle Angenblicke vorkommen können — schadhafte Aéroplane sofort durch neue ersetzt werden. Die Behauptung, daß Rußland in der Stärke der Luftflotte nicht mehr an zweiter, sondern an siebenter Stelle komme, soll nichtig sein; der frühere Rang soll ihm auch jetzt noch zukommen. Über die Aéroplansysteme sagte der General: »Da in der Aviatik alles neu ist, kann das, was vor einem Jahre

angeschafft wurde, heute bereits veraltet sein. Noch im Frühjahr 1912 hat die damalige Leitung des Militärluftschiffwesens eine größere Zahl von Nieuport-Apparaten angekauft, die damals nur noch vor kurzem zu den besten Typen der Aufklärungs-Äroplane zählten. Heute kommen schon neue Systeme, wie z. B. Morane-Saulnier, Hanriot und andere in Frage. Bei der Neubestellung von Aufklärungs-, nicht von Kampfaberplanen, worauf ich Ihre Aufmerksamkeit besonders lenke, somit von schnell-fahrenden Fahrzeugen für ein oder zwei Passagiere, wird man nicht mehr auf die noch vor einem Jahre obenangestanden Nieuport-Äroplane, sondern auf solche greifen, die eben heute als die besten klassifiziert werden. . . Die Behauptung, daß wir für unsere Äroplane das System Farman adoptiert haben, kann ich nicht vollkommen teilen. Wir haben wohl auf dasselbe gegriffen, doch nur auf die letzte Type desselben, den »Farman Nr. 16«, von dem wir übrigens auch nur wenig Apparate besitzen. Auch die von uns angenommene Flugmaschine System Wright ist nicht die ursprüngliche Type, sondern ein von Abramowitsch verbesserter Wright, der seiner Geschwindigkeit und Schnelligkeit wegen den besten Äroplanen in keiner Weise nachsteht. Vergangenes Jahr kauften wir im Ausland im ganzen acht Äroplane, System Abramowitsch-Wright, an. Sie stellen eine neue Type von Äroplanen dar, die, obzwar Zweidecker, sehr lenksam und leicht sind und eine derartige Vollkommenheit aufweisen, daß Deutschland nach uns zwölf solcher Äroplane aufkaufte. Diese Flugmaschinen entsprechen den militärischen Zwecken sehr gut, sie nehmen zwei Passagiere auf und sind mit Bombenwerfern ausgerüstet. Trotzdem kann ich nicht dafür einstehen, daß sie auch fernher auf dieser Höhe verbleiben werden; möglicherweise werden sie bald übertroffen sein. Die Zahl der erstklassigen russischen Lebkollons beträgt drei; davon stammen zwei aus Frankreich, einer aus Deutschland. Außerdem befinden sich zwei Lenkbollons bei russischen Fabriken in Arbeit. Äroplane werden in größerer Zahl von russischen Firmen hergestellt; Verspätungen in der Lieferung kommen da häufig vor; die größte Schwierigkeit bildet der Motor.

LITERATUR.

»Der Flieger.« Ein Buch aus unsern Tagen. Von Leonhard Adelt. Frankfurt a. M., 1913. Literarische Anstalt Rütten & Loening. Preis geheftet 3 M. — Dieser Roman erzählt in spannender, rasch vorwärts drängender Handlung Lebensgung und Schicksale eines deutschen Fliegers und gibt damit zugleich eine Entwicklungsgeschichte des deutschen Flugwesens. Die packenden aviatischen Schilderungen und die scharfzerrissene Zeichnung deutscher Fliegertypen und anderer Gestalten des Flugplatzes sind aus den eigenen Erfahrungen des Autors geschöpft. So wird hier ein technisches Problem zum individuellen Problem, Zeitgeschichte zum persönlichen Erlebnis, dessen sprachlicher Ausdruck sich nicht selten zu hinreißendem Schwunge verstärkt. Dieses eigenartige Nebeneinander von technischer und individueller Entwicklung verleiht der Dichtung eine wirkungsvolle Lebendigkeit.

»Causeries techniques sans formules sur l'aéroplane.« Par le capitaine de génie Duchêne. Avec figures. Paris, 1913. Librairie aéronautique, 40, rue de Seine. Prix 6 Francs. — In einem vorhergegangenen Buch, das die Akademie der Wissenschaften ausgezeichnet hat, versuchte der französische Geniehauptmann Duchêne, die Theorie des Äroplanfluges so zu entwickeln, daß nur die elementaren Rechnungsarten in Verwendung kamen. Nachdem ihm das Vorhaben geglückt, unternahm er es nun, die schwierigen und wichtigen Probleme der Tragfähigkeit und der Stabilität in der gleichen Weise zu diskutieren, sie also in den Bereich aller durchschnittlich

gebildeten Leser zu bringen. Die Arbeit, die durch das Erleichterungsbestreben durchaus nicht die nötige Wissenschaftlichkeit verloren hat, verdient große Anerkennung; sie dürfte gewiß auch Erfolg haben: man wird gerne daraus lernen.

»Vogels Karte des Deutschen Reiches und der Alpenländer im Maßstab 1:500.000.« Neu bearbeitet und erweitert unter Leitung von Professor Paul Langhans. 33 Blätter in Kupferstich. Lieferung 1, enthaltend die Blätter Berlin und Wien. Gotha, 1913. Justus Perthes Geographische Anstalt in Gotha. Preis 3 M. — Die erste Ausgabe dieser wohlbekannten Karte, die von 1891 bis 1893 erschien, stellte nur das Deutsche Reich dar; die neue Karte umfaßt nun das Wohngebiet aller deutschen Stämme Mitteleuropas, »von der Maas bis an die Memel, von der Elbe bis an den Balkan«. Die Neubearbeitung trägt gleicherweise Rechnung den Fortschritten der topographischen Vermessung wie den Ergebnissen wissenschaftlicher Landesforschung. Besondere Berücksichtigung gefunden hat bei der Auswahl der aufzunehmenden kulturellen Einzelheiten das lokale Orientierungsbedürfnis von Wissenschaft und Wirtschaftsleben. Wo immer nur es der Maßstab erlaubt, haben tausendförmige Objekte Aufnahme gefunden, an die sich in irgend einer Beziehung das Interesse der Forschung oder des täglichen Lebens knüpft. Die Neubearbeitung unterscheidet sich von der ersten Ausgabe neben durchgreifender Berücksichtigung und wissenschaftlicher Darcharbeitung des Karteninhaltes durch die Erweiterung um sechs Blätter nach Süden und Südosten, durch die Trennung des Flußnetzes von der Schrift, den Wegen und Eisenbahnen u. s. w. und dessen Druck in blauer Farbe und durch die Vereinigung der bisherigen Ausgaben A (mit politischem Kolorit) und B (mit Waldkolorit) zu einer einzigen Ausgabe.

BRIEFKASTEN.

»ALPENFLUG« in T. — Die Anden sind noch nicht überfliegen worden, obgleich schon mehrere Aviatiker die Idee in den Kreis ihrer Pläne gezogen haben. Die Aufgabe ist außerordentlich schwierig; man müßte damit rechnen, 100 km weit über hohem Gebirge zu fliegen, und zwar beträchtliche Strecken in 3000–4000 m, stellenweise in noch größerer Höhe.

»LUFTERBERUNG« in O. — Der erste Angehörige der Monarchie, der als Opfer der Aviatik den Tod fand, war Josef Rusjan, der Sohn eines Agrarmer-Bindermeisters. Er stieg am 9. Januar 1911 bei Belgrad mit einem selbstkonstruierten Eindecker auf, flog bis zur Eisenbahnbrücke, kehrte dann um und passierte in einer Höhe von 30 m den Festungswall. Hier klappte ein seitlicher Windstoß den Apparat um, er stürzte zu Boden und begrub Rusjan unter seinen Trümmern.

The National Aeronautic
Magazine of America

„FLY“

ISSUED MONTHLY.

**Balloons Airships
Flying Machines.**

From thirty to fifty beautiful illustrations each number
A popular magazine read by everybody interested in
Aeronautics. Send Postoffice order for \$ 1.50 for a
year's subscription to the

AERO PUBLISHING COMPANY
BETZ BUILDING, PHILADELPHIA, PA.
Sample copies 10 cts. each.

„La Navigazione Aerea“

Italienische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. Luigi Mina
vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag
E. Voghera, Via Po 3, Rom.

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angegliederten Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen
Konstruktionschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Heften von 24 bis 32 Seiten mit
technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung
der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen – Kugelballons, Lenk-
ballons und Aeroplane – Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luft-
schiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:

ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ „ 13 „ „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

— Erscheint einmal im Monat. —

ENCYCLOPÉDIE DE L'AVIATION

REVUE MENSUELLE
DES PUBLICATIONS
AÉRONAUTIQUES

▮ Véritable dictionnaire des
sciences aéronautiques, cette
publication est rigoureusement
venue à jour par un comité
d'ingénieurs. Grâce à sa classi-
fication alphabétique, on y
trouve instantanément la source
de tous renseignements, docu-
ments, explications, descriptions,
▮ méthodes de calcul. ▮

== ABONNEMENT D'UN AN ==

FRANCE : 6 Francs ▮ ÉTRANGER : 7 Francs

== Numéro Spécimen franco : 60 centimes ==

LIBRAIRIE AÉRONAUTIQUE
32, rue Madame, Paris

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Coüannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences,
de l'Industrie et des Sports Aéronautiques

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

Die Wahrheit über den Stand der Luftschiffahrt 1913.

Vortrag, gehalten zu Wien am 22. April 1913, im großen Saale
der »Urania« von

VICTOR SILBERER.

Verlag der „ALLGEMEINEN SPORT-ZEITUNG“, Wien.

PREIS: 1 Krone.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

BEZUGSPREISE

der

„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“:

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn	14 Kronen
für Deutschland	12 Mark
für das übrige Ausland	16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die »Wiener Luftschiffer-
Zeitung« bitten wir unter Beischluß des Bezugspreises — am ein-
fachsten mittels Postanweisung oder durch die Postsparkasse —
direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 3, zu richten.

The Airship and Aeronautical Engineer

Vorzügliches, monatlich erscheinendes Fachblatt,
herausgegeben von

„The Airship Newspaper Co.“

37, Essex Street, Strand, London W. C.

Abonnement jährlich 6 Shillings.

Sommer 1913.

Schnellzugs-Verbindungen.

Sommer 1913.

Gültig vom 1. Juli 1913.

Wien (Stbhf.) — Kufstein — Innsbruck

Über Pontealba

Über Cervignano		Über Cormons		Über Aila		Über Pontealba	
□	○	□	○	□	○	□	○
720	as Wien Stbhf.	845	920	910	815	745	as Wien Stbhf.
921	Sammering	1061	1145	706	611	1006	Sammering
1025	Bruck a. d. M.	926	1200	521	436	1117	Bruck a. d. M.
1127	Gras	115	145	424	351	1145	Leoben
1227	Marburg Hauptbhf.	1225	926	322	298	1145	Klagenfurt Hauptbhf.
127	Chil	1120	926	121	113	1217	Villach Hauptbhf.
312	Laibach	920	620	1200	1121	927	Fleisch
924	as Abzahn-M.	624	924	841	820	1145	Bozen-Gries
946	Pinne	1002	946	820	728	100	Meran
527	Nabreina	720	822	917	728	110	Trient
630	Trient S. B.	625	910	845	810	145	Bozeto
630	Montalonne	621	700	420	1120	390	Kort
946	Venedig	920	1225	1225	620	140	Ais
307	Mailand	946	518	1225	620	140	Verona
518	Florenz	620	1026	1160	906	925	Mailand
1055	Rom	1150	as Neapel	1160	906	925	Florenz
620	as Neapel	720	620	720	420	925	as Genua

Deutschland-Italien

Über Aila

Über Cervignano		Über Cormons		Über Aila		Über Pontealba	
□	○	□	○	□	○	□	○
840	as Wien Stbhf.	915	1000	910	815	745	as Wien Stbhf.
1045	Sammering	1061	1145	706	611	1006	Sammering
1245	Bruck a. d. M.	926	1200	521	436	1117	Bruck a. d. M.
1345	Gras	115	145	424	351	1145	Leoben
1445	Marburg Hauptbhf.	1225	926	322	298	1145	Klagenfurt Hauptbhf.
147	Chil	1120	926	121	113	1217	Villach Hauptbhf.
312	Laibach	920	620	1200	1121	927	Fleisch
924	as Abzahn-M.	624	924	841	820	1145	Bozen-Gries
946	Pinne	1002	946	820	728	100	Meran
527	Nabreina	720	822	917	728	110	Trient
630	Trient S. B.	625	910	845	810	145	Bozeto
630	Montalonne	621	700	420	1120	390	Kort
946	Venedig	920	1225	1225	620	140	Ais
307	Mailand	946	518	1225	620	140	Verona
518	Florenz	620	1026	1160	906	925	Mailand
1055	Rom	1150	as Neapel	1160	906	925	Florenz
620	as Neapel	720	620	720	420	925	as Genua

Bulgarien-Italien

Über Cormons

Über Cervignano		Über Cormons		Über Aila		Über Pontealba	
□	○	□	○	□	○	□	○
840	as Wien Stbhf.	915	1000	910	815	745	as Wien Stbhf.
1045	Sammering	1061	1145	706	611	1006	Sammering
1245	Bruck a. d. M.	926	1200	521	436	1117	Bruck a. d. M.
1345	Gras	115	145	424	351	1145	Leoben
1445	Marburg Hauptbhf.	1225	926	322	298	1145	Klagenfurt Hauptbhf.
147	Chil	1120	926	121	113	1217	Villach Hauptbhf.
312	Laibach	920	620	1200	1121	927	Fleisch
924	as Abzahn-M.	624	924	841	820	1145	Bozen-Gries
946	Pinne	1002	946	820	728	100	Meran
527	Nabreina	720	822	917	728	110	Trient
630	Trient S. B.	625	910	845	810	145	Bozeto
630	Montalonne	621	700	420	1120	390	Kort
946	Venedig	920	1225	1225	620	140	Ais
307	Mailand	946	518	1225	620	140	Verona
518	Florenz	620	1026	1160	906	925	Mailand
1055	Rom	1150	as Neapel	1160	906	925	Florenz
620	as Neapel	720	620	720	420	925	as Genua

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien“.

Nummer 15.

Wien, 1. August 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Zur Kenntnis der Atmosphäre. — Wieder einer! — Von Bern nach Malland. — Berlin-Paris. — Die Kieler Flugwoche. — Landung auf Exzerzierplätzen. — Todesopfer. — Deutsche Ballonführerinnen. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

ZUR KENNNTIS DER ATMOSPÄRE.

Von Dr. Friedrich Wächter.

Die Luftschifffahrt hat, wie man weiß, von der Meteorologie große Dienste zu erwarten, beziehungsweise schon wiederholt erhalten. Es ist daher naheliegend, daß man sich in den aëronautischen Kreisen gelegentlich auch mit Meteorologie beschäftigt und für einschlägige wissenschaftliche Fragen interessiert, selbst wenn sie keine unmittelbar praktische Bedeutung für die Luftschifffahrt haben.

Von diesem Gesichtspunkte aus mögen auch die nachstehenden Erörterungen über unsere Atmosphäre in aëronautischen Kreisen vielleicht gewisses Interesse finden, obwohl die berührten Fragen nur der theoretischen Meteorologie angehören. Es ist zunächst

die Beschaffenheit unserer Atmosphäre in großen Höhen,

welche besprochen werden soll. Durch unbemannte Registrierballons, welche die enorme Höhe bis 25 km und sogar 28 km erreichten, sowie durch die regelmäßigen, gleichzeitigen Ballonaufstiege in ganz Europa hat man gegenwärtig schon ein ziemlich getreues Bild der Wärmeverteilung in verschiedenen Höhenschichten. Andererseits kennt man durch chemische Analyse die Zusammensetzung unserer Atmosphäre an der Erdoberfläche, welche in Volumprozenten 78 Prozente Stickstoff, 21 Prozente Sauerstoff, 0.94 Prozente Argon und 0.03 Prozente Kohlensäure enthält; außerdem in variabler Menge Wasserdampf von 0 bis zirka

4 Prozenten. Aus diesen Daten kann man — wenigstens mit großer Annäherung — den Luftdruck in großen Höhen berechnen und findet beispielsweise für 100 km Höhe den ganz verschwindend kleinen Druck von nur 0.0000156 mm, also tausendmal weniger als der Luftdruck in sogenannten »luftleeren« Geisleröhren. Das kann aber entschieden nicht richtig sein, denn man hat schon in bedeutend größeren Höhen als 100 km das Aufleuchten von Meteoren und hellen Nordlichtern beobachtet, was in so luftleerem Raume nicht möglich wäre. Abgesehen davon sind die durch Ausbruch des Krakatau bei Java im Jahre 1883 entstandenen »leuchtenden Wolken«, welche erst im Jahre 1885 in Europa sichtbar wurden, noch im Jahre 1889 auf photographischem Wege in einer Höhe von 83 km gemessen worden. Da diese Wolken, welche später an verschiedenen Punkten der Erde zu Boden fielen, aus ganz kleinen, glasähnlichen Schlackensplittern bestanden, so muß also in jenen großen Höhen noch genügend viel Gas vorhanden sein, um solche Staubeilchen jahrelang schwebend zu erhalten. Die Existenz eines solchen Gases wurde durch die moderne Radiumforschung auch tatsächlich erwiesen, nämlich des Heliumgases, welches viermal leichter als Sauerstoff ist. Die Menge des Heliumgases an der Erdoberfläche ist aber so gering, daß sie nicht ausreicht, um eine Höhe der Atmosphäre von 200 bis 300 km zu erklären, in welchen Höhen noch Meteore und auch Nordlichter beobachtet werden.

Von vielen Meteorologen wird daher in neuester Zeit angenommen, daß die höchsten Teile unserer Atmosphäre aus fast reinem Wasserdampf bestehen sollen. Diese Annahme kann aber nicht zureichend sein, und zwar sprechen folgende Gründe dagegen. Wenn man das Ufer eines Teiches oder Sees betrachtet, so bemerkt man besonders dort, wo Schilf wächst, ein beständiges Aufsteigen von Gasblasen, die täglich zu unzähligen vielen Milliarden in die Luft empor-

steigen. In noch viel größerem Maße entstammen solche Gase den zahlreichen Gasquellen, wie diese an sehr vielen Orten der Erde sich vorfinden, z. B. nächst Barigazzo bei Modena, Pietra mala zwischen Florenz und Bologna, bei Girgenti in Sizilien, in Galizien, bei Klausenburg in Siebenbürgen, in Baku am Kaspischen Meere, auf Island, Java, Celebes, Trinidad, Sumatra, in China, Indien, Nordamerika etc. etc. In einem relativ kleinen solchen Gasquellengebiet Nordamerikas entströmen täglich mehr als 320.000 m³ Gas!

Untersucht man diese Gase, so findet man, daß sie größtenteils aus Methan oder Sumpfgas, gemischt mit Aethan, Aethylen und anderen gasförmigen Kohlenwasserstoffen bestehen und kaum 5 Prozent und höchstens 10 Prozent freien Wasserstoff enthalten. Wenn nun tatsächlich freier Wasserstoff in unserer Atmosphäre in halbwegs beträchtlicher Menge vorhanden wäre, dann müßten auch zwanzigmal oder mindestens zehnmal so viele Kohlenwasserstoffgase in der Luft enthalten sein. Davon hat man aber bis jetzt noch nichts bemerkt, und das ist auch sehr leicht begreiflich, nm nicht zu sagen selbstverständlich.

Nach dem Dalton'schen Gesetze breitet sich, wie man weiß, jedes Gas in der Atmosphäre dergestalt aus, als ob es allein vorhanden wäre, d. h. selbst das leichteste Gas reicht bis zur Erdoberfläche hinab und selbst das schwerste Gas steigt bis in die größte Höhe auf, aber in sehr verschiedener Menge. Die schwersten Gase bilden in überwiegender Quantität die unteren Teile der Atmosphäre, die leichtesten Gase überwiegen in den höchsten Teilen; dazwischen kommen aber alle möglichen Mischungsverhältnisse vor.

Wenn daher in der Atmosphäre nennenswerte Quantitäten von Kohlenwasserstoffgasen vorhanden wären, dann müßte es eine bestimmte Höhenzone geben, in welcher sich die Volummenge des Sauerstoffes zu jener der Kohlenwasserstoffe wie 1:1 verhalten würde. In tieferen Zonen wäre dieses Verhältnis 2:1, 3:1, 4:1 etc. Diese Zonen würden beiläufig in einer Höhe von 30 bis 70 M liegen, also gerade dort, wo das Nordlicht für gewöhnlich seine intensivsten elektrischen Lichtblitze entfaltet.

Wenn nun in jenen Höhen Sauerstoff und Kohlenwasserstoffe in den Verhältnissen 10:1 bis 1:1 gemischt sind, so ist es gar nicht anders denkbar, als daß diese Gasgemische durch die elektrischen Polaritätentladungen geradeso entzündet werden wie die gleichen Gasgemische bei der Gasanalyse in einem Endiometer und daß hierbei die Kohlenwasserstoffe zu Kohlensäure und Wasser verbrennen und in tiefere Luftschichten herabsinken.

Solche elektrische Verbrennungen werden unzweifelhaft täglich vorkommen und darum ganz unmerkbar, d. h. ohne jede hörbare Explosion stattfinden, wie ja auch in einer noch viel weniger evakuierten Glasröhre derlei Explosionen ohne Knall vor sich gehen; umsomehr, als es nie zu

großen Ansammlungen brennbarer Gase in der Atmosphäre kommen kann, denn ihre Verbrennung erfolgt, wie wir noch besprechen wollen, fast jeden Tag.

Es ist daher als ausgeschlossen zu betrachten, daß sich brennbare Gase dauernd in der Atmosphäre erhalten können, und darum ist es auch selbstverständlich, daß sich keine nennenswerte Quantität Wasserstoff in unserer Atmosphäre befinden kann.

Andererseits ist aber, wie bereits erwähnt, nicht daran zu zweifeln, daß unsere Atmosphäre, bei nicht extremer Verdünnung, bedeutend höher emporreicht, als dies durch eine Stickstoff-Sauerstoff-Helium-Atmosphäre erklärlich ist. Es muß daher in unserer Atmosphäre ein Gas vorhanden sein, welches sich weder mit Sauerstoff, noch mit Stickstoff zu verbinden vermag und dabei leichter als Helium ist. Nun gibt es aber, so weit bekannt, nur ein einziges Gas, welches dieser Bedingung entsprechen könnte, nämlich das Koronium.

Von dem Koronium weiß man, daß es in sehr großen Mengen in der Atmosphäre unserer Sonne vorhanden ist und viel höher emporreicht als das Wasserstoffgas. Es muß also noch bedeutend leichter wie letzteres sein. Außerdem kennt man sein Spektrum. Merkwürdigerweise kommen aber auch in dem Spektrum des Nordlichtes Linien vor, welche mit jenen des Sonnen-Koroniums fast übereinstimmen. Es ist daher schon vor 40 Jahren darüber debattiert worden, ob das Koronium, welches in unserem Nordlichte sich bemerkbar macht, mit dem Koronium der Sonne identisch sei oder nicht? Eine Frage, die auch heute noch nicht definitiv entschieden ist. A. Wegener nennt daher das irdische Koronium Geo-Koronium, obwohl er auch glaubt, daß es mit dem Koronium der Sonne identisch sei, welcher Meinung man wohl beipflichten muß.

Viel mehr, und zwar wie vorstehend begründet wurde, berechtigten Zweifel muß man hingegen an der von Wegener angenommenen Wasserstoffatmosphäre hegen. Die zeitweilig im Nordlichte beobachteten Wasserstofflinien können ja von der jeweilig aufsteigenden und zur Verbrennung gelangenden Wasserstoffmenge oder von momentan elektrisch zersetztem Wasserdampfe herrühren und bilden wohl noch keinen Beweis für das Vorhandensein einer permanenten Wasserstoffatmosphäre in großen Höhen.

Wie dem auch sein mag, so ist es jedenfalls interessant, daß es auf unserer Erde ein Gas gibt, welches erheblich leichter als Wasserstoffgas sein muß, welches wir beständig ein- und ansatmen und welches doch noch niemand in Händen gehabt hat — wenn dieser Ausdruck bei einem Gase anzuwenden erlaubt ist. Dieses Koroniumgas hat ganz besonderes Interesse, denn einerseits steht es offenbar von allen chemischen Substanzen jener Urmaterie am nächsten, welche man als Anfangszustand aller Dinge zu erachten hat, und andererseits würde dessen nähere Kenntnis eigentlich eine Umwälzung der Chemie bedingen, da es »halbe« oder

»Zehnteile« Atome füglich nicht geben kann, obwohl die Radiumforschung dem Begriff »Atom« eine andere Bedeutung aufgenötigt hat, wie dies früher der Fall war.

Es ergibt sich nun die Frage: Erscheint es möglich, daß man das Koronium ebenso rein darstellen könnte wie etwa das Helium oder andere Gase? Mit aller Wahrscheinlichkeit ist vorzusetzen, daß das Koronium der Gruppe der »Edelgase« angehört und daß es — wie die Atmosphäre der Sonne lehrt — leichter als Wasserstoffgas ist. Da die Atomgewichte der Edelgase die Regelmäßigkeit zeigen, daß Neon, Argon und Krypton 5-, 10- und 20mal schwerer als Helium sind, so ist es naheliegend, zu vermuten, daß Koronium 5-, 10- oder 20mal leichter sei, also das Atomgewicht 0,8, 0,4 oder 0,2 habe.

Der russische Chemiker Mendeleeff vermutete nun schon früher die Existenz eines chemischen Elementes mit dem Atomgewichte 0,4 und darum kann man zunächst wohl diese Zahl voraussetzen. Die zahlreichen und genauen chemischen Analysen der Luft lassen freilich für ein noch unbekanntes Gas der Atmosphäre nur einen geringen Spielraum von wenigen Hundertelprozenten an der Erdoberfläche, was aber schon mehr als genügend wäre, um in großen Höhen fast reines Koronium zu erwarten.

Schon 0,0055 Prozent Koroniumgas am Erdboden würden — bei 0° C gleichmäßiger Temperatur der Atmosphäre — auf 100 km Höhe einen Gasdruck von 0,03 mm und auf 300 km noch 0,015 mm ergeben, bei den oben herrschenden tiefen Temperaturen von —100° bis —150° aber noch mehr, was ausreichend wäre, um belligänzende, elektrische Polarlichter zu erklären.

Unter diesen Voraussetzungen würde unten am Erdboden in je 18 l Luft ein Kubikzentimeter Koroniumgas enthalten sein, also viel mehr als Helium, Krypton oder Xenon, deren Isolierung doch gelungen ist. Allerdings wäre die Gewinnung des Koroniums viel schwieriger, weil dessen Flüssigwerden auch bei den tiefsten Temperaturen nicht zu erwarten ist, und würde dessen Darstellung eine so vollendet kunstfertige Hand erfordern, wie jene des genialen Forschers Sir Ramsay.

Die Darstellung des Koroniums würde, wie erwähnt, einige Verwirrung in der Chemie hervorbringen, denn man müßte sich entweder gewöhnen, mit $\frac{1}{10}$ Atomen zu rechnen oder »absolute« Atomgewichte einführen und dann für Koronium etwa 720, für Wasserstoff 1800, für Sauerstoff 28 800 und für Uran 432.000 als Atomgewicht schreiben!

Dies wäre wahrscheinliche Voraussetzung, daß die oberen Teile unserer Atmosphäre, ähnlich wie bei der Sonne, aus nahezu reinem Koronium bestehen, führt zu der weiteren Frage: Ist zu erwarten, daß die Atmosphäre unserer Erde eine ebenso merkwürdige Form hat wie die Korona der Sonne? Wir wollen daher mit einigen kurzen Worten

die Abgrenzung der Atmosphäre gegen den Sternraum erörtern. Über die äußere Grenze der Atmosphäre liegen verschiedene Hypo-

thesen vor und man ist hierüber noch zu keiner ganz klaren Anschauung gelangt, obwohl bereits der Begründer der kinetischen Gasttheorie R. Clausius den Weg hierzu gezeigt hat, der aber merkwürdigerweise bisher gar nicht beachtet wurde, während andere Theorien, die entschieden den Tatsachen nicht entsprechen, Aufnahme in die Lehrbücher der Meteorologie und Physik gefunden haben.

So erwähnt Dr. Julius Hann in seinem Lehrbuch der Meteorologie die Theorie von Laplace, wonach die Atmosphäre — infolge der Rotation der Erde — über dem Äquator eine Höhe von 65 Erdradien oder ca. 36.000 km, über den Polen aber nur eine minimale Höhe von etwa 100 km haben würde. Die Atmosphäre der Erde hätte demnach, aus der Ferne gesehen, ungefähr die Form wie die Nebelringe des Saturn. Es ist merkwürdig, daß diese Theorie, welche von ganz irrigen Voraussetzungen ausgeht, doch zu einem Resultate gelangt, welches den Tatsachen wahrscheinlich sehr nahe kommt, wovon wir noch sprechen wollen.

Eine andere, in fast allen Lehrbüchern erwähnte Theorie ist jene von Poisson, wonach die obersten Teile der Atmosphäre, der großen Kälte des Weltraumes wegen, tropfbar flüssig sein sollen. Hätte Poisson etwas von dem Helium und dessen Eigenschaften oder vom Koronium gewußt, so würde er diese Theorie jedenfalls nicht aufgestellt haben. Andere, aus der mechanischen Wärmetheorie abgeleitete Berechnungen der Höhe der Atmosphäre sind jene von A. Ritter und in neuerer Zeit von R. Emden, welche zu einer Höhe der Atmosphäre von ca. 28 km führen, was den Beobachtungen in keiner Weise entspricht.

Gegenwärtig nimmt man allgemein an, daß die Atmosphäre unserer Erde überhaupt keine angebbare Grenze hat, sondern allmählich und stetig in den auch mit verdünnten Gasen erfüllten Weltraum übergeht, wie dies auch bei allen anderen Himmelskörpern der Fall sei. Die so oft photographierte und gezeichnete Atmosphäre der Sonne — die sogenannte Korona — lehrt aber, daß dies mindestens für die Sonne nicht zutreffend ist, denn die Korona hat nach verschiedenen Richtungen sehr verschiedene Ausdehnung und man hat genügende Gründe, um zu vermuten, daß auch bei der Atmosphäre unserer Erde deren Ausbreitung nach verschiedenen Richtungen eine wesentlich verschiedene sein muß.

R. Clausius hat im Jahre 1858 in Poggendorfs Annalen der Physik eine Abhandlung über die Bewegung der Gasmoleküle veröffentlicht, in welcher (auf Seite 254) folgender Satz vorkommt: »Wenn man die äußersten Luftmoleküle der Atmosphäre betrachtet, welche, wenn sie noch höher fliegen, im allgemeinen gegen kein Molekül mehr stoßen, und annimmt, daß eines derselben in dieser Höhe noch einen Stoß erhält, der es mit der Geschwindigkeit von einigen hundert Metern anwärts treibt, so ist leicht zu sehen, daß es darum doch nicht ganz von der Erde fortfliegen kann, sondern

vielmehr durch den Einfluß der Schwere allmählich seine Geschwindigkeit verlieren und zuletzt umkehren und wieder der Erde zufliegen muß.

Die Grenze unserer Atmosphäre liegt also dort, wo sich die einzelnen Gasmoleküle in freien, parabolischen Bahnen bewegen, ohne während dieser auf- und absteigenden Bewegung mit anderen Molekülen zusammenzustoßen.

Wie ich in einem Vortrage in der Wiener chemisch-physikalischen Gesellschaft dargelegt habe,*) läßt sich die Höhe, in welcher dieser Vorgang stattfindet, berechnen, wenn man für die Temperaturverteilung und chemische Zusammensetzung der Atmosphäre eine bestimmte Voraussetzung zu Grunde legt.

Es wird aber gegenwärtig ziemlich allgemein angenommen, daß es stets eine bestimmte Anzahl Gasmoleküle geben werde, welche infolge ihrer Wärmebewegung eine genügend große Geschwindigkeit hätten, um sich dauernd von der Erde zu entfernen. Dieser Anschauung kann man aber wohl nicht zustimmen, und zwar aus folgenden zwei Gründen.

Damit ein Gasmolekül, welches sich etwa 500 km oberhalb der Erdoberfläche befände, in den Weltraum hinausfliegen könnte, müßte es eine Anfangsgeschwindigkeit von nicht weniger als 10.746 m pro Sekunde haben. Wenn dieses Molekül ein Helium-Molekül wäre, so würde dies einer Temperatur von 36.767° C entsprechen, bei einem Sauerstoffmolekül aber gar einer Temperatur von 147.889° C!

Es ist nun einerseits höchst unwahrscheinlich, daß es bei einer durchschnittlichen Temperatur der Atmosphäre von — 100° bis — 150° einzelne Moleküle geben sollte, welche eine so extrem hohe Temperatur haben würden, und andererseits steht diese Voraussetzung mit anderen Beobachtungen im Widerspruch.

Nach den von Prof. Maxwell seinerzeit aufgestellten Grundsätzen für die Verteilung der Molekulargeschwindigkeiten bei einer bestimmten Mitteltemperatur wäre es allerdings möglich, daß auch bei den tiefsten Temperaturen einzelne Moleküle noch eine ganz extrem rasche Bewegung hätten. Diese Erwägungen Maxwells sind aber rein mathematischer Natur und derlei allgemeine Ableitungen werden nicht selten durch die praktische experimentelle Erfahrung in gewisse enge Grenzen eingeschränkt.

So existiert außer dem Maxwellschen Verteilungsgesetz für die Geschwindigkeit der Gasmoleküle das Alexander Naumannsche Gesetz der Atomtemperaturen, welches lehrt, daß die Molekül- und Atomtemperaturen eines Gases stets in einem bestimmten Verhältnis zu einander stehen (für die Gase der Atmosphäre wie 3:2). Wenn daher — nach Maxwell — einzelne Moleküle so extrem hohe Temperaturen, respektive Geschwindigkeiten hätten, um von unserer Erde fortfliegen zu können, dann müßten auch stets entsprechend hohe Atom-

temperaturen vorhanden sein, d. h. es könnte überhaupt keine stabile, chemische Verbindung geben, sondern es müßten sämtliche chemische Substanzen in einem steten Zerfall sich befinden, wie man dies bei den radioaktiven Körpern beobachtet. Insbesondere müßten aber die gasförmigen, chemischen Verbindungen in viel weiteren Temperaturgrenzen zerfallen, als es die Beobachtung lehrt. Da man diese Beobachtungen nicht als falsch erachten kann, so bleibt nur übrig, daran zu zweifeln, daß es beispielsweise bei einer mittleren Temperatur von 273° abs. überhaupt Moleküle gibt, die mehr als die dreifache Temperatur (819°) haben und sicherlich keine Moleküle mit 20.000° bis 140.000°.

Dann ist es aber auch nicht möglich, daß infolge der Wärmebewegung die Gase unserer Atmosphäre sich in den Weltraum hinaus verlieren, und noch weniger kann dies die Rotation oder Zentrifugalkraft der Erde bewirken, weil diese nur Geschwindigkeiten bis ca. 500 m hervorbringt. Nun kann man aber gar nicht daran zweifeln, daß unsere Atmosphäre beständig abnimmt und immer kleiner und dünner wird. Es muß also noch eine dritte Ursache geben, welche die stetige Abnahme unserer Atmosphäre bewirkt. Diese Ursache kann man vielleicht in folgenden Umständen erblicken.

Wenn ein Komet die Sonne umkreist, dann wendet sich bekanntlich der Schweif des Kometen von der Sonne immer so ab, als wenn er bloß ein Schatten des Kometkernes wäre. Es muß also eine abstoßende Kraft existieren, welche mit größerer Kraft auf den Kometenschweif wirkt als die Anziehung der Sonne. Man vermutet bekanntlich, daß einerseits elektrische Abstoßungen in dem Kometenschweif wirksam sind und andererseits die von der Sonne ausgehenden elektrischen Wellen oder Strahlen eine gewisse Richtkraft ausüben.

Nun sind aber die höchsten Teile unserer Atmosphäre gerade so verdünnte Gasmassen wie die Kometenschweife; die Sonne sendet uns geradeso elektrische Wellen zu wie einem Kometen und unsere Atmosphäre ist auch stets elektrisch geladen. Es muß daher die Atmosphäre unserer Erde die gleiche Tendenz haben, sich sonnenabwärts in den Weltraum zu erstrecken wie ein Kometenschweif. Da die Masse der Erde millionenmal größer ist als die Masse eines Kometkernes, so wird natürlich die Atmosphäre der Erde mit viel größerer Anziehungskraft festgehalten und kann sich nicht so weit in den Raum hinaus verbreiten wie bei einem Kometen. Die langjährige Beobachtung lehrt aber, daß die Polarlichter stets um die Mitternachtsstunde herum ihr Maximum erreichen und zu Mittag ein Minimum haben. Es ist also unverkennbar, daß die elektrische Entladung an den beiden Erdpolen in eine Richtung abgelenkt wird, welche in der Ebene jenes Meridians liegt, der jeweils Mitternacht hat. Mit anderen Worten: das Maximum des Polar-

*) Bericht über die Sitzung vom 28. Januar 1913

lichtes hat eine fixe Richtung im Raume gegenüber der Sonne und die Erde dreht sich unter demselben fort; das Polarlicht ist also unabhängig von der Rotation der Erde; es steht über ihr fest.

In dieser Richtung des Mitternachtsmeridians werden aber auch beständig durch elektrische Abstoßung die Gasmoleküle unserer Atmosphäre in den Weltraum hinaus getrieben werden. Andererseits behält nach den Gesetzen der Mechanik ein Körper, der sich im freien Raum bewegt, seine ursprüngliche Bewegung stets bei und folgt daher der Richtung der Resultierenden, wenn eine zweite Bewegung dazu kommt. Die Gasteilchen der Atmosphäre haben aber ursprünglich die Rotationsbewegung der Erde; wenn sie nun elektrisch in die Ebene des Mitternachtsmeridians hinausgetrieben werden, dann müssen sich beide Bewegungen kombinieren und die Gasteilchen werden genötigt sein, sich außerhalb der Atmosphäre in Spiralen um die Erde zu drehen.

Es ist nun sehr wahrscheinlich, daß einzelne Gasmoleküle auch außerhalb der Atmosphäre einen gewissen Widerstand finden und deshalb ihre Bewegung stets langsamer wird. Die meisten Gasteilchen werden daher nach einiger Zeit wieder auf die Erde herabsinken, weil eine ungemein große Rotationsgeschwindigkeit dazu notwendig ist, um in einer Distanz von nur 1, 2 oder 3 Erdradien unsere Erde dauernd umkreisen zu können. Auf größeren Entfernungen genügen aber kleinere Geschwindigkeiten für eine dauernde Umkreisung der Erde und es wäre daher leicht begreiflich, daß sich in einem Abstände, der in einem bestimmten Verhältnis zu der mittleren Abstoßungsgeschwindigkeit der Moleküle steht, ein Gasring um die Erde bilden würde.

Einen solchen Gasring bemerkt man aber tatsächlich, besonders in den Tropengegenden, nämlich das Zodiakallicht, welches als eine ganz prachtvolle Erscheinung geschildert wird. Dabei ist es gewiß merkwürdig, daß dieses Zodiakallicht dieselben Koronulinien zeigt wie das Nordlicht, daß es die gleichen Perioden der Zu- und Abnahme wie Nordlicht und Sonnenflecken hat und — was besonders auffallend ist — daß es weder in dem Äquator der Erde, noch in der Ekliptik, sondern in der Ebene des magnetischen Äquators der Erde liegt. Diese Tatsachen sprechen wohl sehr dafür, daß das Zodiakallicht in ursächlichem Zusammenhange mit dem Polarlicht und den elektrischen Wellen unserer Sonne steht und als Gasring anzusehen ist, welcher durch Zufluß aus unserer Erdatmosphäre beständig erneuert wird und sich andererseits ebenso beständig in dem großen Sternraum ausbreitet.

Zwischen Atmosphäre und Zodiakalring hat man aber auf der Nachtseite der Erde eine Art Ausbauchung der Atmosphäre in ihren höchsten Teilen voraussetzen, welche durch solche Moleküle gebildet wird, die zu geringe Geschwindigkeiten erlangten und daher wieder zur Erde herabfallen.

Diese Zone der Atmosphäre wurde wohl schon oft bemerkt und besprochen, aber nicht richtig gedeutet. So berichtet schon der Astronom Olbers in einem Briefe an Alexander von Humboldt (*Kosmos*, 4. Bd.) über merkwürdige »helle Nächte« der Jahre 1831 und 1833, wie solche schon (nach H. Fritz) Bock im Jahre 1780 und Haß 1862 beschrieben haben; ein Herr Burkhardt-Jezler, der jahrelang in den Tropen gelebt hat, beschreibt in Poggendorffs Annalen vom Jahre 1872 ausführlich eine von ihm beobachtete, vom Zodiakallicht bis zur Erde herabreichende Zone. Analoge Beobachtungen werden in der »Naturwissenschaftlichen Rundschau« der Jahre 1905, 1906 und 1908 von S. Newcomb, Barnard und E. A. Fath mitgeteilt. Letzterer beobachtete auf dem Lick-Observatorium einen Lichtschein am Nord-Horizonte, welcher sich bis auf 18° Höhe erstreckte und welchen er identisch mit dem Zodiakallicht erachtet. Damit stimmen die bekannten Beobachtungen Prof. Wiecherts der Nordlichtlinien in Deutschland überein, ohne daß ein Nordlicht bemerkbar gewesen wäre.

Man kann also kaum daran zweifeln, daß die elektrischen Polarentladungen unserer Erde durch die elektrischen Strahlen der Sonne gerade so abgelenkt und über die ganze Nachthälfte der Erde verbreitet werden, wie man das bei Kometen beobachtet. Damit stimmt auch die Tatsache überein, daß das Polarlicht nicht von den Polen ausgeht, sondern von jenem Kreise, in welchem die Sonnenstrahlen die Erde tangieren.

Endlich gibt es aber noch einen Umstand, welcher für unsere Atmosphäre von großer Bedeutung ist. Wie schon erwähnt, sind die heutigen Naturforscher darüber ziemlich einig, daß der große Weltraum nicht absolut luftleer, sondern von einem sehr verdünnten Gase erfüllt ist. Dieses Gas wird wahrscheinlich noch viel leichter sein wie Koronium oder Wasserstoffgas (720 mal leichter als ersteres; 1800 mal leichter als letzteres), weil es nicht aus chemischen Atomen, sondern nur aus einzelnen, freien Elektronen besteht. Dieses Gas führt, wie man weiß, den Namen Weltäther.

Bei der ungemein raschen Bewegung unserer Erde von 30 km, respektive 80 km pro Sekunde muß nun eine große Reibung der Gasteilchen der Atmosphäre an den im Weltraum vorhandenen Gas- und Ätherteilchen stattfinden; es müssen stets Gasteilchen der Atmosphäre gleichsam abgeschliffen werden.

Diese beständigen Gasverluste führen es naturgemäß herbei, daß unsere Atmosphäre immer dünner und dünner wird. Schon aus Erscheinungen vorweltlicher Pflanzen haben die Botaniker geschlossen, daß in früheren Erdperioden erheblich höherer Luftdruck geherrscht haben muß. Noch viel deutlicher erkennt man dies an unserem jungen Nachbarplaneten Venus, der eine enorm hohe, stets mit dichtesten Wolken erfüllte Atmosphäre besitzt, während der alte Mars schon fast

ganz kahl ist. Unsere Erdatmosphäre zeigt aber auch schon in recht bedenklicher Weise weit mehr Glatzkopf des Alters als Lockenfülle der Jugend.

Mit abnehmendem Luftdruck müssen aber die klimatischen Verhältnisse im Tiefland und an der Meeresküste immer ähnlicher jenen werden, die jetzt in den Hochgebirgen herrschen. Die Zone des ewigen Schnees wird immer tiefer in die Täler hinab steigen und die Eisfelder der Polarregionen werden immer mehr gegen die warmen Zonen vorrücken.

Wenn einstens der mittlere Barometerstand gegen den heutigen um 250 bis 300 mm gefallen sein wird, dann wird selbst an der gesamten Küste Afrikas das Eis während Sommer und Winter nicht mehr schmelzen. Schon viele Jahrtausende vorher wird aber der letzte Mensch auf Erden im Eise erfrorren sein.

Unsere heutige Meteorologie ist noch viel zu jung, um den Zeitpunkt, wann dies eintreten wird, mit einigem Grade von Sicherheit berechnen zu können. Erst künftige Geschlechter werden — gestützt auf die Überlieferungen unserer heutigen Barometermessungen — berechnen können, wie lange dem Menschengeschlecht noch vergönnt ist, auf Erden zu leben. Wahrscheinlich noch gerade so lang, als es schon gelebt hat, welche Vergangenheit man auf zirka 150.000 Jahre schätzt.

WIEDER EINER!

DAS TYPISCHE SCHICKSAL!

DER SCHÜTTE-LANZ-BALLON ZERSTÖRT!

Die Wucht der Tatsachen, welche die in unserem Blatte oft und oft ausgedrückte Ansicht immer wieder bestätigen, ist stärker, als alle blinde Freundschaft für die Lenkballons auf die Dauer anhalten kann; angesichts dessen, daß die starren Riesenschiffe eines nach dem anderen zersetzt werden, dürfen wohl schließlich auch die Anhänger dieser Luftnagetüme zu einer skeptischeren Beurteilung gelangen. Soeben hat wieder ein großes Luftschiff sein Ende gefunden, das stolzeste, mächtigste der deutschen Armee, der neue Schütte-Lanz-Ballon. Die Herrlichkeit hat fürwahr nicht lange gedauert. Wer auf solche zweifelhafte Vehikel Hoffnungen setzt, erlebt keine Freuden.

Der »Schütte-Lanz I«, der von Berlin nach Königsberg gefahren war, nahm am 15. Juli die Rückreise. In Schneidemühl in Posen ging er herab, weil ihm Gas mangelte. Schlechtes Wetter trat ein und am 17. Juli lag das Schiff noch immer in Schneidemühl verankert; man hatte mit der Nachfüllung gewartet. Nun sollte sie vorgenommen werden.

Da kam ein kräftiger Nordwestwind daher und entführte das Luftschiff. Gegen ihn konnte die 250 Mann starke Haltemannschaft nichts anrichten. Zwei Soldaten fielen dem Unfall zum Opfer. Der unbemannte Ballon aber wurde vom Wind über Stock und Stein geschleift.

In Erpel kam er, mehrfach geknickt, in desolatem Zustand zur Ruhe.

Die Einzelheiten lassen sich aus den folgenden Darstellungen entnehmen:

Schneidemühl, 17. Juli, vormittag. — Seit dem 15. Juli vormittag lag auf dem hiesigen alten Exerzierplatz das Militärluftschiff »Schütte-Lanz I« verankert, nm, von Königsberg kommend, für seine Weiterfahrt nach der Heimathalle in Biesdorf bei Berlin eine Gasnachfüllung zu erhalten. Da es in Schneidemühl stark regnete, worunter das Luftschiff stark zu leiden hatte, mußten die Arbeiten auf heute vormittag verschoben werden. Von dem hiesigen Infanterieregiment waren zur Dienstleistung etwa 260 Mann kommandiert, die den Luftkreiser ständig abwechselnd bewachen und festhalten mußten. Heute vormittag nun hatte sich durch starke Sonnenbestrahlung das Gas in der vorher schlappen Hülle stark ausgedehnt und diese, die gestern noch stark auf die Gondeln drückte und eine davon beschädigte, sich wieder aufgerichtet. Plötzlich wurde kurz vor 11 Uhr das Hinterteil des Schiffes von einer Nordwestbö erfasst und etwa 30 m in die Höhe geworfen. Vor Schreck ließen die meisten Soldaten los, und die in der Gondel beschäftigten Arbeiter sprangen heraus. Das Luftschiff erhob sich nun mit großer Geschwindigkeit und riß auch die in dem aufgeweichten Boden nicht feststehenden Verankerungen los. Zwei Soldaten aber, die an den Halteketten festhielten, wurden mit in die Höhe gerissen. Einer davon stürzte aus 30 m Höhe ab und wurde in hoffnungslosem Zustande ins Krankenhaus gebracht, der andere aber, der Musketier Ratzki aus Zastrow, verlor wahrscheinlich in etwa 200 m Höhe das Bewußtsein, worauf er ebenfalls herunterfiel und mit vollständig zerschmetterten Gliedern tot liegen blieb. Das Luftschiff trieb nun führerlos als Freiballon gegen Schneidemühl zu, wo es über eine Stunde zu beobachten war. Allmählich aber senkte es sich und fiel schließlich, nachdem es fast alle Telephondrähte der Umgegend zerissen hatte, in eine Baumgruppe bei Erpel, etwa 3 km südöstlich von Schneidemühl. Der Führer Hauptmann Zech eilte sofort mit seinen Bedienungsmannschaften an die Unfallstelle, um die Bergungsarbeiten in Angriff zu nehmen.

Schneidemühl, 17. Juli, nachmittag. — Das Luftschiff »Schütte-Lanz I« liegt in einer tiefen Schonung an der Eisenbahnstrecke Schneidemühl—Bromberg, einen Kilometer vor dem Dorfe Erpel. Das Vorder- und Hinterteil hat sich in die Erde geborht. Der mittlere Teil des Luftschiffes schwebt frei in der Luft. Das Schiff gilt als völlig verloren. Es ist dreimal geknickt. Fünfzig Banern aus Erpel ergriffen unterwegs die Tausenden des Luftschiffes und versuchten, es an zwei starke Fichten anzubinden. Die Fichten wurden aber von dem Luftschiff herausgerissen und mit in die Luft genommen. Weiter entwurzelte das Luftschiff auf seinem Wege zahlreiche Bäume und beschädigte die Telephonleitungen. Auf dem Ankerplatze wurde beim Losreißen des Luftschiffes noch ein Soldat schwer verletzt.

Am 18. Juli traf in Schneidemühl eine Kompanie der Thorner Pioniere ein, um die Abmontierung des Luftschiffes vorzunehmen. Zahlreiche Einwohner von Schneidemühl sahen den Arbeiten zu. Die Soldaten gestatteten den Leuten, Teile des vernichteten Holzgerippes als Andenken mitzunehmen, und die Schneidemühler machten von dieser Erlaubnis ausgiebigen Gebrauch. Der Rest wird verbrannt. Am 30. Juli wurde der Musketier Ratzki auf dem Friedhof in Schneidemühl beigesetzt.

Von der Luftschiffwerft Schütte-Lanz in Mannheim wurde am 18. Juli dem »Berl. Lokalanl.« depechiert: »Nach dem Bericht eines unserer Ingenieure, der auf telegraphisches Ersuchen nach Schneidemühl reiste, sind in dem Luftschiff »S.-L. I« die Gaszellen 3 und 4 noch gefüllt. Alles übrige hängt zusammengebrochen in den entwurzelten Bäumen; die vordere Gondel liegt unter Bäumen begraben. Die äußere Hülle des Luftschiffes ist nicht reparierbar; überhaupt ist eine Reparatur des Luftschiffes teurer als ein Neubau. Gondel und Steuer sind stark beschädigt. Soweit sich überhaupt übersehen läßt, lassen sich die Gaszellen und Motoren wieder verwenden.«

Über das Losreißen des Luftschiffes wird noch gemeldet:

»Dem Luftschiff, das vorschriftsmäßig verankert war, schien zunächst keine Gefahr zu drohen, bis eine plötzlich einsetzende heftige Windböe den Koloß faßte und zur Erde drückte. Die zur Verfügung stehenden Hilfsmannschaften des Schneidemühl Regiments, die mit dem Abladen der Gasflaschen zur Neuinfüllung des Schiffes beschäftigt waren, eilten zu Hilfe, doch schon hatte ein zweiter Windstoß das Luftschiff wieder vom Boden anheben und es zuerst mit dem hinteren, dann mit dem vorderen Teil emporheben. Als die Katastrophe einsetzte, war zufällig nur ein Monteur in einer der beiden Gondeln. Man rechnete durchaus nicht mit einem solchen unvorhergesehenen Windstoß, da die Windströmung um diese Zeit ziemlich ruhig war und der Leitung des Luftschiffes zu besorgniserregendem Bedenken keinen Anlaß gab. Das Maschinenpersonal war gerade mit dem Einbau des vom Tag vorher beschädigten Benzinzuführers beschäftigt. Die Windböe muß jedenfalls kräftig genug gewesen sein, um den Ballon von der guten und sicheren Verankerung loszureißen. Diese war vorschriftsmäßig in den Boden 2 m tief eingelassen und dort unter zwei starken, kreuzgelegten Balken durchschlungen. Der armierte Strick riß und die Mannschaft mußte die Halte-taste loslassen.

Von der Hilfsmannschaft geschah alles, um das Luftschiff zu halten. Sämtliche Leute wurden mit in die Höhe gelassen. Jetzt erst ertönte das Kommando: »Loslassen!« Das geschah, und der Luftkrenser erhob sich sofort mit Geschwindigkeit in die Lüfte. Der Soldat Ratzki aus Castrop konnte sich dabei nicht mehr freimachen, da sich ihm der Anker, der an dem gerissenen Haupttau befestigt war, in den Stiefel eingeklinkt hatte. Er besaß anfänglich so viel Geistesgegenwart, daß er sich auf den Anker setzte. Die Kräfte scheinen ihn aber in der Höhe verlassen zu haben, und er stürzte aus großer Höhe herab. Im Fallen schlug er so heftig auf einen Gartenraum, daß ihm die rechte Körperseite förmlich ausgerissen wurde. Ein weiterer Soldat, der Infanterist Kosig, der bei dem ersten Windstoß von der geknickten Gondel getroffen worden war, wurde schwer verletzt, desgleichen der Monteur Mai aus Mannheim, der aus 15 m Höhe aus der Gondel gesprungen war.

Das führerlose Luftschiff trieb inzwischen in Höhe von 400 bis 500 m über die Stadt, ein Spielball der Luftströmungen, die von Nordwesten nach Südwesten ihren Weg hatten. Man konnte noch wahrnehmen, wie es immer mehr sank. Die Fahrt ging denn auch nicht mehr weit, das Luftschiff stürzte zwischen Liedenthal und Eperl zur Erde, wobei es vollständig zersplittert wurde. Auf dem letzten Teil seines Weges hat »Schütte-Lanz« eine Reihe von Blüten direkt entworfen und sich Seite geworfen; sämtliche Telegraphenleitungen, die sich ihm in den Weg stellten, sind zersört.

Der Schütte-Lanz-Ballon ist im Dezember 1912 von der deutschen Militärverwaltung um 700.000 M. angekauft worden.

VON BERN NACH MAILAND.

GLANZLEISTUNG VON OSKAR BIDER.

Der Schweizer Aviatiker Oskar Bider, der im vorigen Jahr durch seinen Pyrenäenflug von sich reden machte, hat jetzt wieder eine sensationelle Leistung im Gebirgsflug vollbracht: er ist von Bern über das Jungfraumassiv, das Rhonetal und dem Simplon nach Domodossola, dann weiter nach Mailand geflogen, eine Strecke, die natürlich nicht durch ihre ca. 230 km betragenden Länge, sondern durch die außerordentlich gefährlichen Terrainhindernisse hervortritt, die nur von einem ebenso beherzten als sicheren Meisterflieger genommen werden können.

Der erste Versuch der grandiosen Luftreise gelang nicht. Bider stieg dann am 2. Juli um 4 Uhr früh in Bern an. Er wand sich über der Stadt in Spiralen bis auf eine Höhe von 4000 m und nahm sodann die Richtung gegen die Jungfrau. Um $\frac{1}{6}$ Uhr überflog er Mürren, machte eine große Schleife gegen die Schienige Platte zu und überflog in einer Höhe von etwa 4500 m das Eigerjoch, worauf er in kühnem Fluge den Gipfel des Eiger umkreiste. Eine Zeitlang blieb er von Mürren aus unsichtbar, am nachher wieder im Wetterhorngebiet zu erscheinen mit der Richtung auf Interlaken. Der Flug über die Alpen wurde damals von Bider abgebrochen, weil sein Motor in der dünnen Luft nicht mehr mit voller Kraft arbeitete. Um 6 Uhr 50 Minuten erschien er wieder über Bern und landete glatt.

Der zweite Versuch war von Erfolg gekrönt. Bider unternahm ihn am 13. Juli unter ziemlich günstigen atmosphärischen Bedingungen, nachdem mehrere Tage vergangen waren, deren Witterung den Flug nicht gestattet hätte. Er stieg bei leichtem Dunst am 4 Uhr 8 Minuten früh in Bern auf und begab sich möglichst rasch in eine bedeutende Höhe. Von Bern aus gesehen hob sich der Apparat bald nur mehr als ein winziger schwarzer Punkt vom Himmel und den Schneegipfeln ab. Um 6 Uhr früh bemächtigte sich der vielen Passagiere des »Sonnenaufgang-Extrazug« nach dem Jungfrauoch keine geringe Anregung. Kann hatten sie sich in die erhebend wirkenden Schönheiten der gewaltigen Jungfraufränge versenkt, als sie Zugen des Fluges über die Alpen wurden. Mit großer Geschwindigkeit näherte sich der Flieger direkt dem Jungfrauoch, um genau in der Mittellinie zwischen Jungfrau (4166 m) und Mönch (4165 m) über das Jungfrauoch in das größte Gletschergebiet Europas hinüberzuschießen — ein wundervoller Anblick.

Der Aéroplan mußte auf dem gefährlichen Flug mehrmals erhebliche Böen aushalten. Der Flieger konnte jedoch die Maschine immer wieder aufrichten. Um 6 Uhr 20 Minuten überflog er das Eggishorn. In Domodossola hatten sich zahlreiche Personen eingefunden, um der beabsichtigten Zwischenlandung beizuwohnen. Der Flieger ging ohne Zwischenfall nieder und nahm Benzin ein.

Bald darauf verließ Bider Domodossola in der Richtung nach Mailand, wo er um 8 Uhr 42 Minuten eintraf. Bei seiner Ankunft auf dem dortigen Militärflugfeld wurde er begeistert begrüßt. Er begab sich nach dem Rathaus, wo er dem Bürgermeister einen schriftlichen Gruß der Stadtbehörde von Bern übergab.

Oskar Bider gab einem Zeitungskorrespondenten folgende Darstellung seines Fluges:

»Um 4 Uhr 8 Minuten bei Bern aufgestiegen, nahm ich Richtung auf die Jungfrau, mußte aber schwer kämpfen, um in der leichten Luft die nötige Höhe zu erreichen. Zu den letzten 100 m benötigte ich allein 30 Minuten und stand fast im Begriffe zurückzukehren. Die Temperatur fiel auf 15 Grad unter Null. Nur mit äußerster Willenskraft gelang es mir, die Jungfrauipfel zu überfliegen, ich nahm hierauf die Richtung aufs Aletschhorn, überflog in einer Höhe von 3500 m das Rhone-Thal östlich von Brig und den Simplon nach 6 Uhr 40 Minuten, landete bei Domodossola auf derselben vom Aéro-Klub durch weiße Tücher gekennzeichneten Stelle, wo Chavez verunglückte. Nachdem ich mich mit Benzin versehen, stieg ich um 7 Uhr 30 Minuten wieder auf. Den Weg nach Mailand mußte ich wegen Nebels nur mit dem Kompaß suchen, bis ich glücklich den Mailänder Dom gewährte.«

Bider, der aus Langenbruck (Basel) gebürtig ist, zählt 22 Jahre. Er benützte einen Blériot-Eindecker zu seinem Flug, der die dritte Überquerung der Alpen mittels eines Flugapparates darstellt. Am 24. September versenkte der Chilene Chavez das Wagnis von Brig aus, erreichte auch Domodossola, erlitt aber bei der Landung einen Unfall, der ihn das Leben kostete. Was ihm nicht geglückt war, vollbrachte der Peruaner Bielovincic, der am 26. Januar 1913 die Strecke Brig—Domodossola in 19 Minuten zurücklegte. Oskar Bider hat jetzt eine weit größere Leistung vollbracht.

BERLIN—PARIS.

PARIS—BERLIN.

Die Reihe der großen Fernflüge wird fortgesetzt.

Dem Schweizer Audemars ist es jetzt gelungen, an einem Tag von Berlin nach Paris zu fliegen. Er brachte diese Leistung nicht gleich zu stande; ein Versuch mißlang, der zweite aber führte am 12. Juli zum Ziel. Der Unfall fügte es, daß Tags darauf der französische Aviatiker Letort von Paris nach Berlin flog.

Der Schweizer Flieger bewarb sich um den 10.000 Mark betragenden Batschari-Preis, der demjenigen bestimmt war, der als Erster an einem Tag von Berlin nach Paris fliegen würde. Am 9. Juli um 4 Uhr früh startete Audemars auf einem leichten Morane-Saulnier-Eindecker in Johannisthal. Als erste Zwischenstation hatte Audemars Wanne vorgesehen, wo er nochmals Benzin einnehmen wollte, um dann über Holland direkt nach Paris zu gelangen. Der Flug endete jedoch schon in Gütersloh. Audemars mußte dort eine Zwischenlandung vornehmen; dabei brach der Propeller, so daß der Pilot den Weiterflug aufgeben mußte.

Nach erfolgter Reparatur des Flugapparates unternahm Audemars am 12. Juli um 5 Uhr morgens von Johannisthal aus einen zweiten Versuch. Die erste Zwischenlandung zur Ergänzung der Betriebsmittel nahm er auf der Vahrenwalder Heide anweit Hannover vor, wo er um 6 Uhr 45 Minuten glatt landete und bis 8 Uhr 6 Minuten blieb. Kurz darauf, nämlich gegen 9 Uhr, mußte er in der Galgenheide bei Bielefeld—Brackwede eine Notlandung vornehmen. Er hatte im Nebel die Orientierung verloren. Um 9 Uhr 40 Minuten stieg Audemars wieder an.

Um 11 Uhr 33 Minuten traf er in Wanne ein. Er erzählte dort, er habe an dem ersten Teil der Reise mit heftigem Westwind und Nebel zu kämpfen gehabt. Die Nebelschichten waren zum Teil so stark, daß Audemars nicht die Propeller an seinem Flugzeug sehen konnte. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug nur 80 km, obwohl der Morane-Eindecker 120 km Eigengeschwindigkeit besitzt.

Um 2 Uhr stieg Audemars bei angefehltem Wetter zur Weiterfahrt nach Paris auf. In den oberen Luftschichten herrschte Nordost bis Nordwest und in den unteren Luftschichten Nordwind. Über den Ardennen mußte Audemars 800 m hoch emporgehen, um einem Gewitter auszuweichen. Um 4 Uhr landete er in Rheims und regelte dort seinen Motor. Um 7 Uhr 41 Minuten abends gelangte Audemars glücklich an sein Ziel, den Flugplatz von Villacoublay.

Die Distanz Berlin—Paris beträgt 900 km. Der Weg, den Audemars zurücklegte, mag 1100 km betragen haben. Der Nebel hat ihn zu einigen Abweichungen gezwungen.

Léon Letort führte am 13. Juli seinen Flug Paris—Berlin im Bewerb um den Pommeré-Pokal aus. Er flog über Holland und hatte die Absicht, bis nach Riga zu fliegen, was ihm nicht gelang. Er startete in Villacoublay um 4 Uhr 10 Minuten auf einem Morane-Saulnier-Eindecker. Der Flug ging sehr glatt vor sich. Über Holland, das Sauerland und Hannover gelangte Letort ohne Unterbrechung bis nach Berlin. Hier blieb ihm plötzlich in etwa 800 m Höhe, als er gerade den Flugplatz erblickte,

sein Motor stehen. Der Flieger mußte unverzüglich in einem steilen Gleitflug niedergehen und landete um 1 Uhr nachmittags auf einer sumpfigen Wiese in der Nähe des Kirchhofes von Radow, etwa 3 km vom Flugplatz Johannisthal. Bei der Landung stellte sich der Apparat fast auf den Kopf, wobei der Motor in den Sand geriet, betriebsunfähig wurde und so den sofortigen Weiterflug unmöglich machte. Es waren noch 80 kg Benzin vorhanden. Letort, dessen Landung vom Flugplatz Johannisthal aus bemerkt worden war, wurde im Triumph nach dem Flugplatz geholt und von den dort anwesenden Fliegern herzlich bewillkommen.

Letort, der im 22. Lebensjahre steht, gab an, daß er unterwegs mitunter bis auf 3000 m steigen mußte, um dem lästigen Nebel, der ihm besonders im Sauerland sehr die Orientierung erschwerte, aus dem Wege zu geben. Von Holland aus flog er nördlicher als seine Vorgänger. Er ließ Wanne, den üblichen ersten deutschen Landungsplatz der Paris—Berlin-Flieger, links liegen und hielt direkt auf Hannover zu, das er in etwa 1000 m Höhe überflog. Da Letort nur bis Berlin gelangt ist, hat er kein Anrecht auf den Pommeré-Pokal, trotzdem aber bedeutet sein Flug eine Höchstleistung, da es ihm gelungen ist, die Strecke Paris—Berlin ohne Zwischenlandung zu durchfliegen.

In einer zusammenhängenden Darstellung seines Fluges erzählte Letort: »Es war von vornherein meine Absicht, die Strecke nach Berlin ohne Zwischenlandung zu durchfliegen, und die von mir eingenommenen Betriebsstoffe von 235 l Benzin und 48 kg Öl waren reichlich bemessen. 4 Uhr 10 Minuten erfolgte der Start. In 100 m Höhe überflog ich Paris, um dann bei dichter werdendem Nebel auf 1000 m Höhe zu steigen. Der Wind war günstig, und wehte leicht in der Flugrichtung, zur Orientierung diente mir die Maas. Bei Givet überflog ich die französische Grenze und erreichte bald darauf Lüttich. Der Nebel wurde dichter und ich ging zeitweilig bis auf 50 m herab, um mich orientieren zu können. Das Terrain ließ es ratsamer erscheinen, größere Höhen anzufliegen, und da der Nebel nicht wich, war ich Hunderte von Kilometern gezwungen, mich lediglich auf meinen Kompaß zu verlassen. In der Nähe von Hannover gewann ich die Orientierung wieder, der Nebel schwand, doch machte sich ein unangenehmer Gegenwind bemerkbar, der mich veranlaßte, auf 3200 m emporzusteigen, um günstigere Bedingungen zu suchen. Diese Höhe hielt ich bis Potsdam unverändert bei, dort ging ich über der Havel auf 2000 m herab und machte bei Radow aus dieser Höhe einen Gleitflug, um mich zu orientieren. Mein eben erst angebotener neuer Vergaser versagte nun, der Motor sprang nicht wieder an und zwang mich zur Landung, die in der Nähe des Kirchhofes erfolgte. Der Apparat wurde dabei leicht beschädigt und ich gab den Weiterflug daher auf. Ich werde aber sehr bald einen neuen Versuch, und zwar mit Passagier, unternehmen. Ich will Berlin wieder ohne Zwischenlandung erreichen und in einer zweiten Etappe weiter nach Riga fliegen.«

Die erste Anwartschaft auf den Pommeré-Pokal behält vorläufig noch Brindejone des Moulinals mit seiner Tagesleistung Paris—Warschau.

DIE KIELER FLUGWOCHE.

Die mit 44.000 M. dotierte Flugwoche in Kiel spielte sich an den Tagen vom 10. bis 15. Juli glatt ab. Es hatten folgende Konkurrenten genannt: H. Hirth (Albatros-Eindecker), Dipl.-Ing. Thelen (Albatros-Doppeldecker), B. Hannuschke (Hannuschke-Eindecker), Heinler (Jatho-Eindecker), W. Caspar (Hansa-Taube), A. Stiploshchek (Jeannin-Stahltaube), Scball (Grade-Eindecker), W. Kanitz (Grade-Eindecker), P. V. Stöffler (Aviatik-Pfeil-Doppeldecker), E. Schlegel (Aviatik-Eindecker), Schiedeck (A. F. G.-Taube), Lt. d. R. Krey (D. F. W.-Doppeldecker), Friedrich (Erich-Taube), Reichelt (Harlan-Eindecker), L. Roth (Harlan-Eindecker), Lt. d. R. Störber (Wright-Doppeldecker), Lt. Canter, Stellvertreter Linne-

gokel (Rumpler-Taube). M. Schüler (Ago-Doppeldecker). Heller (Dr. Hoos-Eindecker). B. Steffen (Falke-Eindecker).

Bei schönem Wetter begann der Wettbewerb mit recht feißigen Flügen. Besonders bemühte man sich um Höhe und Dauer. In erster Beziehung wurden auch ganz hübsche Leistungen erzielt; so kam Caspar auf 3100 m, Sedlmayr auf 2700 m, Caspar mit Passagier auf 2530 m.

Der zweite Tag brachte ebenfalls bei prächtigem Wetter vorwiegend Höhen- und Dauerflüge. Leutnant Canter stieg mit der Prinzessin Heinrich als Fluggast zu einem Flug von 20 Minuten Dauer auf. Roth und Sedlmayr waren genötigt, außerhalb des Flugplatzes niederzugehen, wobei die Apparate einigen Schaden erlitten, während die Flieger selbst unverletzt blieben. Zeitweise waren elf Konkurrenten gleichzeitig in der Luft.

Der rege Flugbetrieb fand auch am dritten Tag keine Unterbrechung, obgleich das Wetter etwas windig wurde. Das Hauptereignis des Tages war der Wurfwettbewerb um den vom Reichsmarineamt gestifteten Preis von 5000 M. Für diese Konkurrenz hatten Caspar, Stiploschek, Kanits, Schüler, Stöffler, Schlegel, Friedrich, Reichelt und Leutnant Canter gemeldet. Schüler (Ago-Doppeldecker) verließ als Erster um 5 Uhr 2 den Flugplatz. Das Zielschiff lag 500 m vom Lande in der Strander Bucht. Die Flieger hatten aus einer Höhe von mindestens 500 m Würfgeschosse auf das Ziel abzuwerfen. Jeder Flieger durfte fünf Würfe machen. Nur Canter (Rumpler-Taube) machte mit zwei Würfen zwei Treffer. Die übrigen Flieger verfehlten alle das Ziel. Der Preis des Reichsmarineamtes wird vermutlich nicht ausbezahlt werden, da kein Flieger außer Leutnant Canter die Bedingung erfüllt hat und dieser als Offizier nicht am einen Geldpreis starten darf. Nach anderthalbstündiger Fliegerdauer erlitt Schüler einen Pleuelstangenbruch über der Stadt Kiel und landete in der Nähe der Kasernen. Beim Ansanfte rannte er gegen einen Pfahl, wobei das linke untere Tragdeck beschädigt wurde.

Am 14. Juli fand ein Erkundungswettbewerb auf der 100 km langen Strecke Kiel—Eckernförde—Schleswig—Rendsburg—Kiel mit Zwangswischenlandung in Rendsburg statt um einen Preis des Kriegsministeriums von 9000 M. und einen weiteren Preis von 1000 M. Zwischen Schleswig und Rendsburg war eine vom Generalkommando des neunten Armeekorps gestellte militärische Aufgabe, bestehend in der Erkundung einer von Truppen besetzten Zone und Aufnahme von Photographien aus einer Mindesthöhe von 1000 m über den feindlichen Truppen zu erfüllen. Es nahmen sechs Zivilflieger und vier Militärflieger außer Wettbewerb teil. Die Aufgabe wurde gelöst von Stiploschek (Jeannin-Stahltaube) in 46, Friedrich (Etrich-Taube) in 53, Stöffler (Aviatik-Doppeldecker) in 56, Caspar (Gotha-Taube) 50, Schlegel (Aviatik-Eindecker) in 52 Minuten. Von den Fliegeroffizieren benötigte Leutnant von Hiddessen 49, Leutnant Engwer 53, Leutnant Canter 42 Minuten.

Am letzten Tag der Flingwoche machte Caspar einen zweieinhalbstündigen Dauerflug, der ihn nach seinen Angaben bis an die dänische und schwedische Küste führte. Auf hoher See bemerkte der Flieger, daß sein Benzinvorrat zur Neige ging. Es gelang ihm gerade noch, die Insel Fehmarn zu erreichen und dort zu landen. Nachdem er seinen Benzinvorrat ergänzt hatte, stieg er wieder zum Weiterflug nach dem Startplatz auf. Da Caspar sehr lange abwesend war, gab man ihn schon verloren. Seine Frau und seine Mutter, die auf dem Flugplatz anwesend waren, fielen in Ohnmacht und mußten weggebracht werden. Unter ungeheurem Jubel landete dann Caspar kurz nach 9 Uhr 22 Minuten wieder auf dem Flugplatz.

Prinz Heinrich von Preußen beglückwünschte den Flieger. Dieser gab von seiner Fahrt folgende Schilderung: »Ich stieg auf, um in möglichst große Höhen zu kommen. Dabei kam ich auf die offene See, verlor hier die Orientierung und kam bis an die dänischen und schwedischen Küsten. Dann wandte ich, um wieder Land zu erreichen, bemerkte aber zu meinem Schrecken, daß mein Benzin auf die Neige ging. Ich mußte daher einen Landungsplatz suchen. Vor Fehmarn bemerkte ich, daß mein Benzinvorrat vollständig erschöpft war. Ich mußte

daher sofort im Gleitfluge niedergehen und landete in einem Kornfeld. Landeute beschafften mir Benzin und einen Seemann, der die Fener an der Küste kennt. Er erbot sich, mir den Weg nach Kiel zu zeigen. Ich nahm ihn als Passagier mit. Nach meinen Beobachtungen habe ich eine Höhe von 3500 m erreicht und damit einen neuen deutschen Passagierhöhenrekord geschaffen.«

Die bestdotierte, wichtigste Konkurrenz ist der Dauerflug gewesen. Stiploschek hat denselben mit der Gesamtzeit von 16 Stunden 30 Minuten gewonnen; am nächsten kamen ihm Caspar mit 14:08, Friedrich mit 12:38, Stöffler mit 11:13. Im Höhenwettbewerb hat Sedlmayr mit 3450 m das beste Ergebnis zu verzeichnen, wenn auch Leutnant Canter außer Konkurrenz 4087 m erreichte. Den Erkundungswettbewerb gewann Stiploschek, im Wurfwettbewerb erzielte Leutnant Canter das beste Resultat; er erhält einen Ehrenpreis im Werte von 6000 M. Im Start- und Landungswettbewerb waren Schwandt und Stöffler, im Herausforderungspreis Kanits und Schüler die Erfolgreichsten.

Nach der Preisübersicht gewannen die ersten sieben folgende Beträge: Stiploschek 8738 M., Caspar 5985 M., Stöffler 5317 M., Schlegel 4406 M., Friedrich 3990 M., Schüler 3250 M., Sedlmayr 5151 M.

Am 16. Juli machte Prinz Heinrich von Preußen vom Kieler Flugplatz aus mit dem Fliegerleutnant Canter einen mehr als 1½stündigen Überland- und Überseezug mit. Die Fahrt ging über Schleswig nach Flensburg und von dort nach Kiel zurück. Über den Kriegsschiffen im Kieler Hafen krenzte die Taube einige Zeit in 1700 m Höhe, worauf die Landung glatt erfolgte.

LANDUNG AUF EXERZIERPLÄTZEN.

Die Militärbehörde hat mit Rücksicht darauf, daß Tropfenübungsplätze häufig als Landungsorte von Luftfahrzeugen in Betracht kommen, folgende Verhaltensmaßregeln veranlaßt, welche Unglücksfällen möglichst vorbeugen sollen.

Das Herannahen eines Flugfahrzeuges ist von denen, die es zuerst wahrnehmen, dem Kommandanten der abenden Abteilungen sofort durch lauten Zuruf zu avisieren. Dieses Aviso ist an die anderen in der Nähe abenden Abteilungen auf rascheste Art, zum Beispiel durch Zuruf oder durch Reiter in schärfster Gangart weiterzugeben. Das Flugzeug ist ständig zu beobachten, um festzustellen, ob es sich zu einer Landung anschickt. Die besichtigte Landung ist aus dem Umkreisen des Platzes oder nach der entweder geradlinig auf den Platz zu oder an der sich spiralförmig über dem Platze senkenden Flugbahn zu erkennen. In beiden Fällen ist das Geräusch des Motors entweder sehr schwach oder gar nicht hörbar.

Wenn ein Flugzeug zur Landung sich anschickt, ist der Platz sofort rasch an räumen, die Truppen, und zwar Infanterie im Laufschrift, Kavallerie und Artillerie im Galopp, haben eiligst die Ränder des Platzes oder sonst zum Landen ungeeignete Stellen oder Objekte anzufassen, zum Beispiel Häuser, Waldparzellen, Gräben, Dämme und dergleichen. Die Kommandanten der abenden Abteilungen haben sofort nach Erhalt des Avisos über die Anwesenheit eines Flugzeuges, auch dann, wenn es nicht den Anschein erweckt, daß dieses landen wolle, zu erwägen, in welcher Richtung der Platz geräumt werden soll, und diese Absicht sofort zu veranbaren, damit im gegebenen Fall ein kurzer Befehl genüge und die Durchführung nicht planlos erfolgt.

Sollten Fußtruppen gerade jenen Teil des Exerzierplatzrandes angesucht haben, an dem das Flugzeug in geringer Höhe (zirka 20 m) in den Platz einfliegt, so haben sie sich niederzulegen, Kavallerie und Artillerie haben in einem solchen Falle in raschster Gangart die Einflugslinie freizugeben, eventuell beiderseits derselben sich teilend. Einzelne Leute zu Fuß, welche dem nahe über dem Boden fliegenden Flugzeug nicht mehr ansprechen können, haben sich niederzuwerfen und flach auf dem Boden liegen zu bleiben.

Zur Orientierung sei angeführt, daß der Abstieg eines Flugzeuges von zirka 1000 m Höhe in gerader Linie beiläufig zwei Minuten dauert. Die Landung erfolgt bei Wind womöglich gegen denselben und gegen aufsteigendes Terrain.

TODESOPFER.

Am 14. Juli morgens mißlang auf dem Flugplatz Hasbheim bei Mülhausen dem 19jährigen Flugschüler Dietrichs ein Landungsmanöver. Er stieß mit seinem Apparat so heftig auf den Boden, daß er sich schwere Verletzungen zuzog, denen er bald darauf erlag.

Am gleichen Tag ereignete sich ein besonders tragischer Unfall bei Versailles. Vater und Sohn stürzten da mit einer Flugmaschine ab und kamen beide ums Leben. Der ehemalige Schrittmacher für Radrennen Jean Bertin und sein Sohn René wollten gemeinschaftlich einen von ersterem konstruierten neuen Eindecker erproben. Sie stiegen zu diesem Zwecke des Morgens mit dem Apparat vom Aérodrom in Chateaufort auf. Der Aéroplan, den der junge Bertin steuerte, zog zwischen den Dörfern Guyancourt und Voisins dahin. Plötzlich kippte das Flugzeug seitlich um und stürzte aus 80 m Höhe an ein Kleefeld herab, wo infolge des Aufpralles der Benzinbehälter zerbrach. Der Brennstoff entzündete sich und im nächsten Augenblick umlohten riesige Flammen den zerschellten Apparat. Drei Arbeiter, die den Absturz beobachtet hatten, eilten zur Stelle; che es ihnen jedoch gelang, den Brand zu löschen, blieben von dem Flugzeug nur noch der Motor und einige Eisenteile des Gestelles übrig, unter denen die gräßlich verkohlten Leichen der beiden Flieger lagen. Die von behördlicher Seite angestellte Untersuchung deutet darauf hin, daß der junge Bertin bereits durch den Absturz den Tod fand, während sein schwer verletzter Vater in den Flammen umkam. Der Konstrukteur Bertin war eine in sportlichen Kreisen sehr bekannte Persönlichkeit. Seine Radfahrer- und Schrittmachereinfahrt hat er seit sechs Jahren ausgeübt und arbeitete seit dieser Zeit auf dem Gebiet aviatischer Konstruktionen. Zuerst baute er einen Schraubenflieger, der nur Entzündungen brachte. Sodann konstruierte Bertin Aéroplane, deren Steuerung sein damals 16jähriger Sohn übernahm. Die Aéroplane ergaben befriedigende Resultate. René Bertin der eine junge Fran hinterließ, hatte am Tag vor dem Unglück auf dem verhängnisvollen Eindecker einen Flug mit seiner alten Mutter durchgeführt. Der Vater Bertin war 56 Jahre alt, der Sohn schloß erst 21 Jahre.

Der 14. Juli war ein rechter Unglückstag für die Aviatiker. Auch in Italien gab es einen Todessturz. Roberto Fabbrì, der nachmittags auf dem Militärflugfeld von Gallate bei Mailand übte, sank plötzlich aus 500 m Höhe mit seinem Caproni-Eindecker steil herab und erschlug sich.

Am 15. Juli streifte Leutnant Stoll bei Jüterbog auf dem Truppenübungsplatz „Altes Lager“ um Flug an einen Baum und stürzte aus 10 m Höhe ab. Der Verunglückte wurde ins Garnisonslazarett gebracht, woselbst er seinen Verletzungen erlag. Ein Unteroffizier, der dem Flug als Assistent mitmachte, blieb unversehrt. Die Rettung des Begleiters ist eben jenem Baume zu verdanken, dessen Zweige den Sturz des Aéroplans herbeiführten. Nach einem längeren Fluge wollte Leutnant Stoll gegen 8 Uhr abends landen und ging in ziemlich steilem Gleitfluge mit abgestelltem Motor nieder. In etwa 15 m Höhe streifte der Apparat einen Baum, die Spanndrähte verwickelten sich in den Zweigen und brachten das Flugzeug zum Umkippen. Während es dem Unteroffizier Lange gelang, sich am Baume festzuhalten und langsam zu Boden zu gleiten, stürzte Leutnant Stoll mit der Maschine zur Erde nieder. Offiziere, die den Unfall beobachtet hatten, alarmierten die Rettungswache. Als aber der Krankenwagen an der Unfallstelle erschien, hatte Leutnant Stoll das Bewußtsein bereits verloren. Mit schweren Knochenbrüchen und Quetschungen wurde er nach dem Garnisonslazarett ge-

bracht und erlag tags darauf um 8 Uhr früh seinen Verletzungen. Der Apparat, ein Jeannin-Eindecker, ist vollständig zertrümmert. Aus den Aussagen des nur unbedeutend verletzten Unteroffiziers Lange ist nicht mit Sicherheit zu entnehmen, wie der Unfall entstanden ist. Entweder hat der Fliegeroffizier noch gehofft, an dem Baum vorbeizukommen, oder er ist durch einen plötzlichen Windstoß in die Baumkrone gedrückt worden.

Bei der Landung eines Militär-Doppeldeckers auf dem Neuendorfer Exerzierplatz bei Brandenburg an der Havel wurde am 16. Juli ein kleines Mädchen von dem Propeller erfaßt und so schwer verletzt, daß es bald darauf starb. Der Vorfall wird folgendermaßen dargestellt: Leutnant Jahnnow, der als Flieglehrer nach Döberitz kommandiert ist, unternahm mit Oberleutnant von Hagen als Passagier einen Übungsflug vom Truppenübungsplatz nach Brandenburg an der Havel. Dort angelangt, führten die Offiziere mehrere Schleifen über der Stadt aus und beabsichtigten dann, auf dem Neuendorfer Exerzierplatz zu landen. Hier hatten sich inzwischen eine Menge Zuschauer eingefunden. Die Flieger glaubten schließlich eine passende Stelle zum Landen gefunden zu haben, als plötzlich die acht Jahre alte Hedwig Sabow, Tochter eines Neuendorfer Arbeiters, direkt vor das bereits auf dem Boden rollende Flugzeug lief und von dem noch rotierenden Propeller erfaßt wurde. Das Kind trug eine schwere Kopfverwundung und einen Bruch der Wirbelsäule davon und starb auf dem Transport nach dem Krankenhaus. Die Flieger blieben unverletzt und auch der Apparat blieb unbeschädigt.

Am 17. Juli, der auch wieder ein gar kritischer Tag für die Luftschiffer war, verunglückte auf dem Militärflugplatz von Mourmelon der französische Flieger Chaignot. Er war schon längere Zeit in zirka 800 m Höhe geflogen, um die Prüfung als Fliegengführer zu bestehen. Beim Abstieg befand er sich infolge falscher Berechnung der Distanz über einer Geschützatterie. Um diese zu überfliegen, führte der Flieger in einer Höhe von 150 m eine scharfe Kurve aus. Der Apparat stürzte aber ab und Chaignot wurde tot unter den Trümmern hervorgerissen.

Gleichfalls am 17. Juli stürzte in Frankfurt a. M. der 28jährige Sergeant Westphely aus Hannover. Westphely war mit seinem Euler-Doppeldecker eben im Aufsteigen begriffen, als vermutlich durch falsche Steuerung der Apparat ins Schwanken geriet und aus einer Höhe von 60 m abstürzte. Anfänglich glaubte man, es äußere Verletzungen an dem Flieger nicht bemerkt wurden, daß Westphely unverletzt sei. Es zeigte sich aber bald, daß er schwere innere Verletzungen davongetragen hatte. Sie führten seinen Tod herbei.

Am 17. Juli stürzte ferner der englische Artilleriekommandant Hewitson bei einem Probeflug in der Ebene von Salisbury aus einer Höhe von 80 m ab. Die Maschine explodierte und Hewitson wurde augenblicklich getötet. Der Eindecker und die Leiche verbrannten.

Am gleichen Tage ereignete sich bei Schneidemühl die Katastrophe des »Schütte Lanz I«, woselbst an besonderer Stelle berichtet wird. Dabei kamen zwei Soldaten ums Leben.

Auf dem Lagerfelde von Chalons stürzte am 21. Juli abends mit einem militärischen Zweidecker Pilot Leutnant Gabriel, als er ein zu gewagtes Manöver ausführte. Der Offizier erlitt nur leichte Verletzungen, sein Mechaniker jedoch, der Sappeur Lamarie, geriet unter den Motor, der ihm den Schädel zermalmete. Der Unglückliche war sofort tot.

BEZUGSPREISE

der

„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“:

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich - Ungarn	14 Kronen
für Deutschland	12 Mark
für das übrige Ausland	16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

DEUTSCHE BALLONFÖHRERINNEN.



ELS BETH GROSSE.

(Siehe den Artikel »Die deutsche Frau im Ballone« in Nr. 10 und 11 der Wiener »Luftschiffer-Zeitung«.)

NOTIZEN.

VON MAILAND nach Turin (150 km) flog am 13. Juli Cevasco mit drei Passagieren in 1 Stunde 10 Minuten.

LEUTNANT FARCIN, ein französischer Flieger, flog am 14. Juli mit einem Apparat ohne Zwischenlandung von Fan nach Châteaudun, das ist 580 km weit.

IN DRESDEN ist am 15. Juli die im Ban befindliche Luftschiffhalle, die im August durch Grafen Zepelin eingeweiht werden sollte, teilweise eingestürzt. Mehrere Arbeiter wurden verletzt.

ANDERTHALB MILLIONEN Francs ist der Ertrag der Schweizer Luftflottensammlung. Die Behörden schreiten nun zur Schaffung eines Fliegengeschwaders, das dem Armeekommando direkt unterstellt wird.

BEI KREFELD, auf dem Flugplatz Egelsberg, stürzte am 9. Juli aus beträchtlicher Höhe der Krefelder Flieger Arns in seinem Eindecker ab und wurde schwer, doch nicht lebensgefährlich verletzt. Der Apparat ging völlig in Trümmer.

OSKAR BIDER machte am 22. Juli morgens den Versuch, von Mailand über den Gotthard nach Bern zurückzufiegen. Er geriet aber in dicke Wolken und sah sich zur Umkehr gezwungen. Am 26. Juli ist ihm sein Plan glänzend gelungen.

IN CHARTRES hat ein Aviatiker, wie man meldet, einen erblindeten Organisten bei einem Fluge mitgenommen. Der Blinde erklärte nach der Landung, er habe genau das Gefühl gehabt, als ob er sich in einem Boot auf dem Wasser befände.

VIEL GLÜCK hatte am 14. Juli die russische Pilotin Galantschikow. Sie machte auf dem Kolberger Flugplatz bei Stettin einen Flug mit einem Passagier und stürzte ab. Der Apparat wurde vollständig zertrümmert, ihr aber und ihrem Begleiter geschah nicht das geringste.

WILHELM DE VOSS, ein 38-jähriger Niederländer, der sich vor längerer Zeit in Frankreich zum Flieger ausbilden ließ und dann an vielen Wettbewerben und Schanflügen teilnahm, wurde am 16. Juli auf einem Pariser öffentlichen Platz im Quartier der Sorbonne erstochen angefallen.

LEVASSEUR, ein französischer Aviatiker, verließ am 9. Juli um 4 Uhr morgens London in einem Wasserflugzeug und landete um 4¹/₂ Uhr nachmittags in Rotterdam an. Er flog am 10. Juli nach Amsterdam weiter. Am 14. Juli stieg er dort auf und gelangte nach Emden. Er will Hamburg erreichen.

DIE FRANZÖSISCHE KRIEGSVERWALTUNG beabsichtigt die Errichtung eines Fliegerkorps, das anschließend in den Dienst der Artillerie gestellt werden soll. Seit mehreren Monaten beschäftigen sich die Artilleriekommandanten mit der Verwendung des Flugzeuges für Artilleriezwecke.

BEI KALAFAT in Rumänien überschlug sich am 8. Juli ein mit zwei Personen bemannter Aéroplan in 20 m Höhe. Die beiden Insassen waren der Pilot Kapitän Fotescu und ein Passagier. Das Flugzeug fing Feuer. Fotescu erlitt starke Brandwunden im Gesicht und an den Händen; sein Begleiter kam unverletzt davon.

DER BRACCIANO-SEE ist, wie man aus Rom meldet, wieder der Schauplatz von Versuchen mit neuen Lenkbällons. Eines der Luftschiffe ist an seiner Oberseite mit einer Plattform versehen, wo Geschütze angebracht werden können. Eine Leiter führt durch den Ballonkörper und verbindet die genannte Plattform mit der Gondel.

HERMANN HOLD ist in Pola damit betraut, zwei Typen von Lohrer-Wasserflugzeugen auszunutzen. Der eine dieser Apparate ist mit einem 850erigen Hiero-Motor, der andere mit einem 1200erigen Daimler-Motor ausgerüstet. Am 19. Juli überflog Hold mit dem zweiten Apparat in Begleitung seines Mechanikers Klose den Canale di Fiasno und die Stadt Brioni in 300 m Höhe.

MIT EINEM FALLSCHIRM hatte am 18. Juli der Wehr Marschall im Schreiberwalde bei Brunn wenig Glück. Er bestieg, wie man meldet, mit seinem selbstkonstruierten Fallschirm ein 35 m hohes Gerüst und stürzte sich von da hinab. Da der Fallschirm sich nicht rechtzeitig öffnete, schlug der Waghalsige mit großer Heftigkeit auf dem Boden auf und brach sich helde Beine.

IM ENGLISCHEN UNTERHAUSE erklärte am 17. Juli der erste Lord der Admiralität Churchill in Erwiderung auf verschiedene Anfragen, daß das Luftschiffwesen der Marine erhebliche Fortschritte gemacht habe. Der »Parseval« habe seine Probefahrten erfolgreich abgelegt. Zwei große starrte Luftschiffe seien im Ban begriffen. Der Etat der Schiffbauten wurde hierauf vom Hause angenommen.

AUS NANCY schreibt man: Der Flieger Lecomte geriet am 13. Juli gegen Abend bei Madeleine in Telegraphendrähte und sodann auf die Geleise der Bahnlinie Paris—Avricourt in demselben Augenblick, als ein Güterzug einfuhr. Der Lokomotivführer konnte rechtzeitig bremsen. Der Flieger erlitt keine Verletzung, doch wurde sein Flugzeug vollständig zerstört. Der Bahnverkehr mußte während einer Stunde unterbrochen bleiben.

ZUSAMMENSTÖSSE von Flugzeugen in der Luft ereignen sich immer häufiger. Zum Teil hat dies, wie Dr. A. Hildebrandt betont, auch in der Überlastung der

Flugplätze seinen Grund. Bei einem Prozeß, den kürzlich zwei in Mailand zusammengestoßene Flieger gegeneinander geführt haben, wurde der Schuldige zu 5000 Francs Schmerzensgeld, 10.000 Francs Schadenersatz für die beschädigte Maschine und den erheblichen Kosten verurteilt.

VON INNSBRUCK gelangte der Ballon »Zeppelin« des Tiroler Vereins für Luftschifffahrt am 21. Juli nach Italien. Er landete glatt an einem Bergabhang unfern von Pontafel. Die vier Insassen des Ballons, die Herren Lentnaut Macher (Führer), Professor Wittek, Scholz und Landesmann, wurden in Udine einem längeren Verhör unterzogen, und nach zwei Tagen entlassen. Photographisches Material wurde beschlagnahmt und überprüft.

EINEN DEUTSCHEN REKORD im Feriendflug über Land schufen am 22. Juli die Fliegeroffiziere Lentnaut Jolly (Pilot) und Hauptmann Osis. Sie stiegen um 4 Uhr 55 in Köln auf einer Rumpier-Taube auf, landeten um 1/9 Uhr morgens in Johannisthal, verließen diesen Platz um 1/12 und landeten sodann um 1/5 Uhr nachmittags in Königsberg. Die in rund neun Stunden reiner Flugzeit zurückgelegte Strecke übersteigt die Distanz Paris—Berlin.

DER WASSERFLUGZEUG-WETTBEWERB von Tamise in Belgien hat bekanntlich zu Protesten Anlaß gegeben, deren Erledigung sich überaus lange hinzog. Bei der letzten Sitzung der Fédération Aéronautique Internationale in Brüssel kam die Sache endgültig zur Erledigung. Das Resultat der Klassifizierung nach Punkten lautet jetzt für die ersten fünf: 1. Benoist 163-2, 2. Chemet 156, 3. Renaux 152-2, 4. Beannont 143, 5. Molla 99.

FREGATTENLEUTNANT NEPALLECK, der bei dem Zusammenstoß der Flugzeuge des Ingenieurs Stanger und des französischen Fliegers Molla schwere Verletzungen erlitt, hat jetzt das Offizierspatent geheißen verlassen. Fregattenleutnant Nepalleck schwelte längere Zeit hindurch in Lebensgefahr, und nur seiner kräftigen Konstitution wie der anfordernden Behandlung der Ärzte ist es zu danken, daß er mit dem Leben davongekommen ist. Er begibt sich auf einen mehrmonatlichen Erholungsurlaub.

ANTON LANYI, ein ungarischer Aviatiker, hat einen bemerkenswerten Erfolg — bei Gericht erzielt. Zwei Firmen hatten wegen einer Schuld von 1500 K den Aeroplan des Fliegers in Großwarden pfänden lassen. Lanyi wendete sich an das Bezirksgericht, um die Aufhebung der Sperre zu erlangen. Das Gericht kam zu der Ansicht, daß die Flugmaschine bei dem jetzigen Stande der Aéronautik ein wissenschaftliches Instrument darstelle, welches außerdem zur Beschaffung des Lebensunterhaltes des Besitzers notwendig sei. Demnach wurde der gepfändete Apparat wieder freigegeben.

FALKEN sucht man in Rußland an Stelle der Briefkasten abzurufen. Vor den Briefkasten haben die Falken verschiedene vorans, namentlich die größere Schnelligkeit. Außerdem ist der Falke im stande, ein größeres Gewicht zu tragen; er ist auch während der Reise geringeren Gefahren ausgesetzt als die Taube, die nicht selten das Opfer eines Raubvogels wird. Die Aburichtung des Falken ist leicht. Bei den Versuchen stellte sich heraus, daß gerade die Tiere, die ein verhältnismäßig trüges Aussehen haben und keinen lebhaften Eindruck machen, sich am besten als Depeschenträger eignen.

DEN VOGELFLUG haben manche oberflächlich denkende Autoren so zu erklären versucht, daß sie meinten, die erwärmte Luft in den Hohlräumen der Vogelknochen träge tragend, wie das Gas eines Ballons. Der Gelehrte Victorov hat nun, wie »l'Aérophile« mittelt, diesbezügliche genaue Messungen vorgenommen und ist, wie zu erwarten war, dahin gelangt, der erwähnten Theorie alle Berechtigung abzusprechen. »Der ganze Auftrieb, der sich unter der Voraussetzung einer auf 4/5 Grad Celsius erwärmten Luft in den Knochen und der Außentemperatur von 15 Grad Celsius ergibt, beträgt nämlich bloß wenige Milligramm.

REICHELT, ein deutscher Aviatiker, der sich an der Kieler Flugwoche beteiligt hat, unternahm von Kiel aus einen größeren Überlandflug im Bewerb um einen Preis der nationalen Flugspende. Er wollte am 22. Juli gegen Berlin nach Breslau fliegen. Er stieg am 22. Juli gegen 4 Uhr morgens in Kiel auf und erreichte nach einer Zwischenlandung in Hennigsdorf gegen 1 Uhr mittags Johannisthal. Auf dem Weiterflug wurde Reichelt durch einen heftigen Wind von Westen zu einer Änderung der Flugrichtung auf Posen veranlaßt, wo er gegen 7 Uhr abends glatt landete. Reichelt ist nun erster Auswärter auf den Überlandpreis der Flugspende.

FÜR EINEN FERNFLUG in Italien hat der Großindustrielle Pirelli einen Preis von 5000 Lire ausgesetzt. Dieser Betrag soll demjenigen Flieger gehören, der im heurigen Jahre in der Zeit von Sonnenaufgang bis Untergang den längsten Flug von einem norditalienischen Flugfeld bis zu einer adriatischen Küstenstadt und zurück vollführt. Am 17. Juli trat als erster Bewerber der Franzose Derooy auf den Plan. Er verließ Mailand um 4 Uhr 23 Minuten und landete um 12 Uhr in Bari, um seinen Benzoin- und Ölbestand zu erneuern. Er flog sodann bis nach Brindisi weiter, durchflog also ganz Italien von Norden nach Süden.

VON ASPERN flog am 22. Juli nachmittags Oberleutnant Viktor Schünzel mit Oberleutnant Kamillo Perini als Begleiter nach Brack a. d. Leitha, wo er vor dem neuen Lager landete. Der Flug erfolgte auf Wunsch der Armeeschießschule zu Instruktionszwecken. Der Kommandant Oberst Bartsch erwartete mit den Offizieren und der Mannschaft der Armeeschießschule den Piloten Oberleutnant Schünzel, der nach der Landung einen Vortrag über seinen Apparat hielt. Nach etwa halbstündigem Aufenthalte flogen die beiden Offiziere wieder nach Aspern. Sowohl der Hin- als auch der Rückflug über die 80 km weite Strecke dauerte eine Viertelstunde.

IN GOTHA findet an den Tagen vom 16. bis 18. August das sogenannte »Aéropalanturniere« statt. Es umfaßt Schnelligkeitsschüsse, Höhenwettbewerbe, Bombenwurfswettbewerbe und photographische Wettbewerbe. Die Veranstaltung ist offen für in Deutschland ansässige Flieger bis zur Höchstzahl von sechs, welche gegen Haftpflicht bei Beginn der Veranstaltung versichert sind (500.000 M. bei Katastrophen, 100.000 M. im Einzelfalle). Jede Fabrik kann nur einen Flieger melden, doch kann sich jeder mit drei Flugzeugen beteiligen. Der Nennungsschluß ist am 5. August. Veranstalter ist der Luftfahrverein Gotha in Gemeinschaft mit dem Kaiserlichen Aero-Klub in Berlin.

DAS LUFTSCHIFF »L. Z. 90« machte am 18. bis 19. Juli eine Danerfahrt mit einer militärischen Übernahmungskommission an Bord. Es stieg am 9 Uhr morgens in Frankfurt auf. Die Reise ging von Frankfurt nach Augsburg, von dort nach dem Bodensee über Friedrichshafen (Bodensee) und dann über Stuttgart nach Frankfurt zurück. Nach Aussage des Direktors Dürr war die Luftreise eine überaus schwierige. Das Luftschiff fuhr stundenlang in strömendem Regen und hatte, namentlich über dem Bodensee, mit beträchtlichen Gegenwinden zu kämpfen, so daß es stellenweise nicht vorwärts kam. Nach 19 1/2 stündiger Fahrt landete das Luftschiff am 1/5 Uhr morgens in Frankfurt.

VON DER BESCHIESSUNG eines deutschen Ballons auf deutschem Gebiet durch russische Grenzsoldaten wird gemeldet: Am 13. Juli um 1/7 Uhr abends überflog ein Freiballon in geringer Höhe die Stadt Strasburg in Preußen. Da die Luftströmung sehr schwach war, trieb der Ballon nur langsam vorwärts. Als er der Grenze nahegekommen war und die russischen Grenzsoldaten seiner ansichtig wurden, verfolgten sie ihn. Sie erreichten ihn bei Dzierzer und gingen nun an, blindlings darauf los zu schießen, obwohl der Ballon auf preussischem Gebiet flog. Glücklicherweise wurde von den Insassen niemand verletzt, doch sahen sich die Luftschiffer gezwungen, zu landen, und zwar dicht an der Grenze.

DIE 26 FREQUENTANTEN des letzten Fliegerkurses in Wiener-Neustadt, welcher von Hauptmann

Miller geleitet wurde, haben nach zweieinhalbmönatiger Ausbildung sämtlich ihre Pilotenprüfung bestanden. Diese Prüfungen wurden mit den Flügen der Oberleutnants Erich Kahles, Robert Schwarz und Leopold Zichler und des Leutnants Rudolf Hättners am 11. und 15. Juli beendet. Zur Ausbildung wurden folgende Marineoffiziere kommandiert: die Linienschiffsleutnants Mikulsky, Klasting und Wiktorin, die Fregettenleutnants Cerri, Libano, Kaindl, Flala, Maglic, Trebasse und Fontana. Von Wiener-Neustadt gehen dann die Marineoffiziere nach Pola zur Ausbildung auf Wasserfliegerparaten.

ZU DEM LUFTVERKEHRSPROJEKT London—Paris wird noch mitgeteilt: Es hat sich tatsächlich ein Syndikat zur Einrichtung eines Luft-Passagierdienstes gebildet, das hofft, im Herbst eine Aktiengesellschaft hierzu mit einem Kapital von fünf Millionen Mark zu gründen. Das Syndikat hat schon Verträge mit einem Erbauer von Luftschiffen und einem Verfertiger von Luftschiffhüllen abgeschlossen. Diese erklären aber, daß Jahre vergehen würden, ehe das Projekt praktische Gestalt annehmen könnte. Die Luftfahrzeuge sollen von halbalbarm Typ sein und Maschinen von ungefähr 160 Pferdekraften erhalten. Für die Luftschiffe sollen bewegliche Schnappen auf drehbaren Unterlagen gebaut werden.

EINE SONDERBARE SZENE spielte sich jüngst an einem Sonntag in Hall in England ab. Es sollte ein Schanfigg stattfinden; der Aviatiker Reginald Whitehouse veranstaltete diesen, ohne sich um die behördlichen Ermahnungen zu kümmern, die ihm vorhielten, daß ein derartiges Beginnen den Sonntag entheilige. An Ort und Stelle ließen sich willig Tausende von Schanfiggern, nachdem sie das Eintrittsgeld bezahlt hatten, von den Beamten notieren. Indem sie sich am Tage des Herrn anßerhalb ihres eigenen Wohnbezirkes zu Sportveranstaltungen oder sonstigen Belästigungen versammelten, verstößen die Engländer gegen ein Gesetz, das unter Karl I. entstand. Vier Stunden lang schrieen die sechs anwesenden Gesetzeshüter anunterbrochen, doch gelang es ihnen nur, etwa 8000 von den anwesenden 7000 oder 8000 Personen auf ihre Listen zu setzen. Die Eintrittseinnahmen wurden einem Wohltätigkeitsfonds übergeben. Die Sabbotierer von Hall nennen Whitehouse »the sinning airman«.

AUDEMARS, Brindejanc und Guillaux fochten am 20. Juli in Paris ein Turnier aus, um wieder einmal ihre Tüchtigkeit und Geschicklichkeit zu beweisen. Das Turnier, dessen Schanplatz das Flugfeld von Juvisy war, bestand aus zwei Konkurrenzen: einem Schnellkeitsrennen und einer Steigkonkurrenz mit der maximalen Fligdaner von einer halben Stunde. In dem ersten Bewerb traten immer zwei miteinander an, um über 20 km um die Wette zu fliegen. Zuerst gewann Audemars mit 10:46 $\frac{1}{2}$ gegen Guillaux, dann Brindejanc mit 10:46 $\frac{1}{2}$ gegen Guillaux, ferner Audemars mit 10:48 $\frac{1}{2}$ gegen Brindejanc, endlich umgekehrt Brindejanc mit 10:16 $\frac{1}{2}$ gegen Audemars. Man sprach Brindejanc den Sieg zu. In der Steigkonkurrenz gelangte Audemars am höchsten, nämlich 3800 m, verirrte sich aber für einige Minuten und landete fünf Minuten zu spät, so daß sein Flieg nicht galt; Brindejanc gewann mit 3000 m mit einer Fliegzeit von 28:57, Guillaux wurde Zweiter mit 1320 m und einer Fliegzeit von 22:50.

EINEN INTERESSANTEN VERLAUF nahm ein Überlandflieg, den am 10. Juli Otto Stiefvater mit einer Jeannin-Stahlbaue von Johannthal nach Jüterbog ausführte. Es war ein Probeflieg zwecks militärischer Übernahme des Apparates, den auch ein Offizier, Leutnant Horn, mitmachte. »B. Z. a. Mittags« berichtet darüber: »Nach dem Start kurz vor 7 Uhr morgens nahmen die beiden Luftfahrer bei schönstem Sonnenschein Richtung auf Jüterbog und gelangten nach 10 Minuten Fligdaner in einer Höhe von 300 m in eine Wolkenschicht, welche sie zu durchstoßen beschlossen, um nicht so niedrig fliegen zu müssen. Der Apparat mußte aber 1300 m klettern, um über die Wolken zu kommen. Ohne Kompaß hielt Leutnant Horn nach der Schattenlage der Drähte an den Flügeldecken den Kurs und brachte die Maschine sicher

bis über den Schießplatz Jüterbog, noch immer über den Wolken dahinschießend. Hier vernahmten die wartenden Offiziere wohl das Motorgeräusch, konnten aber den Apparat nicht entdecken und ließen Raketen über die Wolkendecke hinaus ansteigen, die von den Fliegern bemerkt wurden.«

DER FLUGSCHÜLER HOFFMANN in Johannthal verunglückte am 10. Juli schwer. Hoffmann führte längere Zeit auf einem Fokker-Eindecker Übungsflüge aus. Kurz nach 6 Uhr abends versuchte er in der Nähe des Wright-Schnappens zu landen. Dabei kippte sein Flugzeug um. Ein Flügel wurde vollkommen zerbrochen und auch der Motor stark beschädigt. Hoffmann lag in weitem Bogen an der Maschine und blieb bewußtlos liegen. Der Platzarzt Stabsarzt Dr. Kossel traf nach wenigen Minuten mit dem Krankenautomobil auf der Unfallstelle ein. Er stellte bei Hoffmann eine Stanchung der Wirbelsäule fest. Sonderbar macht folgende Schilderung vom Krankentransport an: »Eile tat not, und Dr. Kossel, der nicht warten wollte, bis das andere Sanitätspersonal gekommen war, bat herbeigeeilte Flieger und Monteure, den Verletzten tragen zu helfen. Aber niemand rührte sich und der Arzt mußte mit seinem Chansseur und dem Sanitätsergeanten allein die schwere Last über den weiten Platz bringen, wobei sie noch rücksichtslos von einer Albstroaube in geringer Höhe überflogen wurden, so daß selbst der Verletzte auf seiner Bahre erschreckt zusammensank.«

LEUTNANT LAZARE LUCCA, ein bekannter französischer Offiziersflieger, stand am 11. Juli vor dem I. Pariser Kriegsgericht unter der Anklage der Unterschlagung. Er soll einige Gummireifen für Zweiräder, die er im Namen der Fliegplatzverwaltung von St. Cyr bestellt hatte, für sich verwendet haben. Ferner wurde ihm zur Last gelegt, daß er auch verschiedene andere unbedeutende mechanische Bestandteile an sich genommen habe und der Feldwebel Renard sollte sein Komplize dabei gewesen sein. Das Verhör gestaltete sich infolge der überaus lobenden Zeugenaussagen sehr bewegt. General Raquis, General Hirschaner, der Oberst Lucas und zahlreiche Kameraden waren einstimmig in der Wertschätzung des Angeklagten. Der einzige, der die Anschuldigungen gegen den Leutnant vorbrachte, war ein vielfach vorbestrafter Soldat namens Bontier. Die Verhandlungen dauerten neun Stunden und endeten mit dem Freisprache des mitangeklagten Feldwebels, während Leutnant Lucca zu zwei Tagen Festung verurteilt wurde. Es sei daran erinnert, daß Leutnant Lucca im Jahre 1911 einen Passagierflieg Paris—Nizza durchgeführt hat; ein Jahr später stürzte er auf dem Flugfeld von Hyères ab und wurde dabei schwer verletzt. General Hirschaner überbrachte ihm seinerzeit persönlich das Ritterkreuz der Ehrenlegion.

METZ wird, wie der »Berl. Lokalanl.« erfährt, »in absehbarer Zeit anheben, Station für Luftschiffe zu sein. Zeppeline und andere Lenkbalkons sollen anderswohin verlegt werden. Ob die Nähe der Grenze oder andere strategische Erwägungen für diese Verlegung maßgebend gewesen sind, wird nicht gesagt.« Der Pariser »Anto« vervollständigt diese Nachricht, wie folgt: Die obige Maßnahme wurde von der technisch-aeronautischen Kommission gegen den Rat des Grafen Zeppelin empfohlen. Mehrere Gründe sind dafür anzugeben. Vor allem hat sich der Mangel an Stabilität bei den Zeppelin-Schiffen zur Evidenz gereigt; der Zwischenfall von Lunéville hängt damit zusammen. Ferner machen die zahlreichen französischen Flugmaschinen zwischen Toul und Belfort jede wirkliche Aktion eines deutschen Luftschiffes im Kriegsfalle unmöglich. Dazu kommt die Überzeugung, die man in Friedrichshafen gewonnen hat, daß es seit der Landung eines »Za-Schiffes in Lunéville mit den Konstruktionsgeheimnissen dieser Luftschiffe aus sei. Man weiß recht gut in Deutschland, daß die französischen Ingenieure aus dem gestrandeten Zeppelin-Luftschiff weit mehr Kenntnisse geschöpft haben, als einem lieb ist und als man öffentlich sagen möchte. Bis zu welchem Punkt diese Kenntnisse gehen, weiß man allerdings nicht, obgleich man versucht

hat, es aus den Vorgängen in französischen Ateliers zu erschließen. Das sind so die Gründe für die Zurückziehung der Metzger Luftschiffstation, die die deutschen Steuerzahler mehr als 800.000 M. gekostet hat.

DAS LUFTSCHIFF »V 1« System Veeb der Deutschen Luftschiffwerft in Düsseldorf ist bei seiner zweiten Ausfahrt am 11. Juli sozusagen stecken geblieben. Es landete auf der Strecke und konnte dann nicht mehr mit eigener Kraft nach Hause fahren, sondern wurde demontiert und per Wagen zurückgebracht. Der Aufstieg war um 6 Uhr morgens erfolgt. Nach vierstündigem Flug hatte man infolge Nebels die Orientierung verloren, und der inzwischen aufgefrischte Nordostwind ließ die Befürchtung aufkommen, daß Eifelberge und die fremde Landesgrenze nicht mehr weit sein könnten. Man schritt zu einer Landung, die ohne Ventilieren rein dynamisch mit den Flächenhöhesteuern bis zu 2 m über dem Boden durchgeführt wurde, worauf sich der Führer hinauszuwandte und als Erster das ausgeworfene Schleppseil erfaßte. Irgend ein Defekt war, wie »B. Z. a. M.« berichtet, nicht eingetreten, doch hatte die Seitensteuerung manchmal ein lediglich nach einer Seite wirkendes Widerstandsmoment gefunden. Es setzte heftiger Wind ein, bis zu 12 Sekundenmetern am Boden. Man entschloß sich nun zum Aufsteigen. Die vorschriftsmäßige Zerlegung des Schiffes und die Aufladung auf zehn herbeigeholte Bauernkarren wurde in 14 Stunden Arbeitszeit von durchschnittlich 20 Mann bewältigt. Der Transport erfolgte sodann die 55 km betragende Strecke Oberembt—Düsseldorf ohne Unfall über die Landstraße. Als Ursache des für die Kurzhaltung hinderlichen Widerstandsmomentes soll der ans Sparsamkeitsrücksichten bisher heibehaltene Seilantrieb der Lufschrauben anzusehen sein, da sich bei ihm die auf das Schiff ausgeübte Drehwirkung der Schrauben nicht aufheben läßt. Die Werftleitung beschloß deshalb für das Luftschiff eine andere Antriebsvorrichtung zu konstruieren und einzubauen, was einige Wochen erfordern wird.

LOUIS BLÉRIOT hat eine Vorrichtung ersonnen, die das Aufsteigen und Landen von Flugzeugen namentlich auf Schiffen erleichtern soll. Das französische Marine-Ministerium hat einen diesbezüglichen Preis ausgeschrieben, den Blériot für seine Erfindung vielleicht erhalten wird. Das Wesen dieser Erfindung besteht darin, daß Blériot den Äroplan von einem in geringer Höhe gespannten Stahlkabel anfliegen, beziehungsweise daran landen läßt. In welcher Weise sich das vollzieht, das zeigten Proben, die kürzlich vor einigen Fachleuten in Bne bei Versailles stattfanden. Zwischen zwei starken Masten war — so meldet man — 4 m über dem Erdboden ein Stahlkabel in der Länge von 80 m gespannt. Darunter hing an einer Aufhängenvorrichtung ein Blériot-Monoplan mit normalem Fahrgestell, gesteuert vom Piloten Pégon. Die Aufhängenvorrichtung besteht in einer breiten Gabel aus Holz, die einen durch eine starke Feder gehaltenen Riegel aufweist und an der Oberseite des Rumpfes des Äroplans befestigt ist. Will nun der Pilot landen, so fliegt er unter dem Kabel in der Höhe der Riegel desselben und läßt dann mit Hilfe des Höhenrumpfers seinen Apparat sachte steigen, so weit, daß sich das gespannte Seil in die offene Gabel hineinlegt. Beim weiteren Steigen stößt es gegen den Riegel, der sich unter dem Druck öffnet und das Kabel einläßt, sich aber dank der Wirkung der Feder sofort wieder schließt und das Kabel hierauf eingeschlossen festhält. Nun gleitet der ganze Flugapparat unter starker Bremswirkung an dem Kabel dahin und kommt nach einem Lauf über höchstens 10 m zum Stillstand. Glückt der erste Versuch nicht, so kann der Pilot umkehren und von neuem beginnen. Der Aufstieg geschieht in noch einfacherer Weise. Der Äroplan wird an dem Kabel aufgehängt, der Motor in Gang gesetzt und der Apparat gleitet nun mit wachsender Geschwindigkeit an dem Kabel dahin, bis der Pilot an einem Hebel zieht, worauf sich der Riegel öffnet und der Apparat frei davonzuweichen kann. Die Vorführungen auf dem Flugfelde von Bne sollen gelungen sein; es wurden kinematographisch aufgenommen, und der französische Marine-Minister wie auch die englische Admiralität ließen

sich den Film zur Ansicht kommen. Es heißt, daß ein Marineoffizier in Kiel eine ähnliche Erfindung wie Blériot gemacht habe.

DIE ZEHNTE JAHRESSITZUNG der Fédération Aéronautique Internationale, die in Haag vom 31. Juli bis 2. August stattfand, hat folgende Tagesordnung: 1. Bestätigung der Vollmacht der Delegierten. 2. Abstimmung über Aufnahmeansuchen aeronautischer Vereinigungen (Portugal). Bericht des Secrétaire-Rapporteur. 4. Bericht der Internationalen Kommission für Luftschiffahrtrecht. 5. Verhandlung über Anträge von Aero-Klubs oder Luftschiffer-Verbänden. 6. Festsetzung der Bedingungen für den aviatischen Gordon Bennett-Preis 1914. 7. Festsetzung der Beiträge für 1914. 8. Verteilung der Stimmen auf der internationalen aeronautischen Konferenz. 9. Ernennung des Bureaus der F. A. I. 10. Festsetzung des Ortes und Datums der nächsten Jahressitzung der F. A. I. — Folgende Anträge liegen vor: von Deutschland: Der geplante Vertrag zur Regelung des internationalen Luftschifferverkehrs soll so, wie er auf der außerordentlichen Sitzung in Brüssel im Mai 1912 beschlossen wurde, endgültig eingeführt werden: (Der Internationale Kommission für Luftschiffahrtrecht zuzusenden.) 2. Anerkennung der auf Überlandflügen geschaffenen Rekords. 3. Entscheidung darüber, ob die Rekords dem Lande des Piloten angehören, der sie geschaffen hat. 4. Abänderung des Artikels 54, § 2, betreffend die Zeitmessung. 5. Abänderung der Vorschriften über das Pilotenzeugnis (Deutschland verlangt bedeutende Erleichterung der Bedingungen). — Von Frankreich: 1. Wiedereinsetzung aeronautischer Experten in allen Ländern. 2. Obligatorische durch einen technischen Experten vorzunehmende Überprüfung des Rauminhaltes der Ballons, die an einem Wettbewerb teilnehmen. Nach der Sitzung der F. A. I. findet in Gent, Belgien, vom 4. bis 8. August ein Kongreß statt. Zu diesem sind alle Mitglieder des k. k. Österreichischen Aero-Klubs eingeladen. Beitrittserklärungen befinden sich im Bureau des Aero-Klubs. Die Sitzung wird äußerst interessant sein. Es werden folgende Vorträge gehalten: 1. Durchfahrung der Sahara im Äroplan (Oberst Bontieaux). Vortrag mit Lichtbildern. 2. Das Problem der Sicherheit im Äroplan (Professor Marchis). 3. Referat über die aviatischen Unglücksfälle (Adhémar de La Hault). 4. Referat über die Heranziehung der Jugend zur Aëronautik (General de Wendrich). 5. Die äußerste Entwicklungsmöglichkeit der Flingszene (Kommandant Dorand). 6. Die automatische Stabilität (Marcel Armengand). Außerdem finden noch zahlreiche andere Vorträge statt.

VOM FLUGFELDE IN WR.-NEUSTADT wird uns berichtet: »In der ersten Hälfte des abgelaufenen Monats Juni herrschten warme, mäßige Winde und Niederschläge, während gegen Schluß kühle, stürmische und niederschlagsreiche Witterung zu beobachten war. Am 20. wurde eine Niederschlagshöhe von 24^o gemessen. Die Temperatur schwankte zwischen dem Minimum von 10^o am 13. Juni früh und einem Maximum von 29^o am 4. Juni mittags. Es waren vorwiegend Nordwest- und Nordwinde zu verzeichnen. Im Monate Juni wurde beinahe die doppelte Stundenzahl von Flügen am Felde verzeichnet als im Mai; es wurde insgesamt eine Flugdauer von 43 Stunden erreicht, welche in die ersten zwei Drittel des Monats fielen. Oberleutnant Bruno Schoonovsky unternahm mit Lentau Adolf Bieler als Passagier auf einem Lohner-Daimler-Doppeldecker-Pfeilflieger am 13. Juni in beträchtlicher Höhe einen Überlandflug

nach Kismarton und landete in schönen Spiralförmigen glatt aus einer Höhe von 1600 m auf dem hiesigen Flugfeld. Am 18. Juni absolvierten die erwähnten Herren abermals einen Flug mit einem Apparat gleicher Konstruktion nach Fischamend und retour. Von Fischamend im Geschwaderflug kommend und aus 2000 m Höhe im Gleitfluge landeten am 19. um 6 Uhr 30 früh die Herren Oberleutnant Karl Busfeld mit Oberleutnant Ernst Platz, Oberleutnant Bruno Schonovsky mit Leutnant Adolf Pieler und die Brüder Leutnant und Oberleutnant Perini. Nachmittags flogen ab mit dem Apparat »Barians Schwalbe« Ingenieur F. Fiedler und Konstrukteur Bogut Barian als Passagier in 600 m Höhe nach Aspern, woselbst die Herren nach 31 Minuten glatt landeten. Am 20. flogen nach Fischamend zum Geschwaderflug ab die Herren Hauptmann Müller mit Hauptmann Deutelmoser, die Brüder Oberleutnant C. Perini und Leutnant Max Perini, Oberleutnant C. Banfeld und Oberleutnant Ernst Platz, Leutnant Mandl und Leutnant von Nowy, alle an Lobner-Daimler-Doppeldeckern, Oberleutnant Schonovsky und Leutnant Pieler an »Babs«, Hauptmann Dworschak und Leutnant Hübner an »Bombe«. Auslässlich des am 23. Juni in Aspern abgehaltenen Flugmeetings nahmen folgende Herren — an dem Geschwindigkeitswettbewerb (Aspern-Flagfeld — Wr.-Neustadt-Flagfeld, Unfliegen des hier angestellten Pylons — wieder retour) teil und starteten wie folgt: Hold am 4: 40: 45, Illner am 4: 42: 00, Garros am 4: 45: 24, Audemars am 4: 45: 26 und Bielowicz am 4: 49: 56. Am gleichen Tage flogen von Fischamend im Geschwaderflug nach Aspern zur Kaiserhuldigung: Oberleutnant Schonovsky mit Leutnant Adolf Pieler und Hauptmann Dworschak mit einem Chanfeur. Ersterer landete vom Flugfeld Aspern kommend auf dem hiesigen Felde in schönen Gleitflügen um 8: 12 abends, Hauptmann Dworschak mußte wegen Motordefektes eine Notlandung bewerkstelligen; nach Behebung des Defektes, welcher mehrere Stunden in Anspruch nahm, konnte der Flug erst am 24. Juni früh von Leutnant Mandl mit Zugführer Wally nach Wr.-Neustadt fortgesetzt werden; die Landung auf dem hiesigen Flugfeld erfolgte aus einer Höhe von 1000 m in sehr hübschen Sprüngen. Von dem diesjährigen Offiziersfliegerkurs legten Oberleutnant Julius Csata am 5., Oberleutnant von Wagner am 6., Leutnant Feszl und Leutnant Pieler am 9., Leutnant Gefing am 13., Oberleutnant Stojasjewitsch und Oberleutnant Röppel am 16., Oberleutnant Ritter von Cavalari am 17. und Hauptmann Deutelmoser am 25. die Pilotenprüfung ab. Leider hat in diesem Monate ein unglücklicher Unfall es wollen, daß ein sehr beliebter und angesehener Mann, Herr Ingenieur Seidl, welcher seit 22. April Leiter der hiesigen Werkstätte und Flugschule der Motorluftfahrzeuggesellschaft gewesen, bei seinem ersten Überlandflug mit einem 120 H.P.-Eindecker aus einer Höhe von 350 m bei Eßlingen abstürzte und seinen Verletzungen erlag. Am 11. Juni nachmittags besuchten unter Führung des Generalmajors Seidler 39 Offiziere der Korpschule aus Graz das Flugfeld. Es wurden anlässlich des Besuchs einige Rundflüge und Gleitflüge angeführt. Am 12. Juni nachmittags erschienen am hiesigen Flugfeld der Landwehrwaffenoffizierskurs aus Wien unter Führung des Hauptmanns Grögler (16 Offiziere). Am 24. Juni nachmittags kamen aus Wien von der k. u. k. Franz Josef-Akademie und Militärberrealschule 3 Offiziere und 76 Akademiker unter Führung des Herrn Hauptmannes Feige. Ein Flugapparat (Niembur), 100 H.P., ist am 26. Juni nach Berlin abgegangen.

LITERATUR.

»L'Aviation.« Par Paul Painlevé, membre de l'Institut, professeur à la Faculté des Sciences de Paris et à l'Ecole Polytechnique; Emile Borel, sous-directeur de l'Ecole Normale supérieure, professeur à la Faculté

des Sciences de Paris, et Ch. Maurain, directeur de l'Institut aérotechnique de l'Université de Paris. Sixième édition, revue et augmentée. Avec gravures dans le texte. Paris, 1918. Librairie Félix Alcan. Prix Francs 3.50. — Die rege Aufnahme der ersten Auflagen dieses Werkes im Publikum erlegte den ursprünglich zwei Verfassern für die Neubearbeitung Pflichten auf, die bei der rapiden Entwicklung der Aviatik besonders schwer wurde. Die Autoren versicherten sich eines dritten Mitarbeiters und setzten alles daran, das Buch zu einem Maximum der Brauchbarkeit zu erheben. Es ist wirklich sehr gut ausgefallen und hat seine handliche Gestalt dabei nicht verloren, was man beinahe befürchten hätte können. Nach wie vor ist auch die Vielseitigkeit des Buches zu loben: man lernt daraus ebenso die Geschichte des Aéroplans kennen als die sonstigen flugtechnischen Möglichkeiten und ihre Chancen, erfährt das Wichtige über die Typen der in Gebrauch stehenden Apparate, die Rekords, die technischen Folgerungen aus Wettbewerben etc., kurz man gewinnt einen trefflichen Überblick.

»Leitfaden der Wetterkunde.« Gemeinverständlich bearbeitet von Dr. R. Börnstein, Geh. Regierungsrat, Professor an der kgl. landwirtschaftlichen Hochschule zu Berlin. Dritte, umgearbeitete und vermehrte Auflage. Mit 55 Abbildungen im Text und 26 Tafeln. Braunschweig, 1913. Verlag von Friedrich Vieweg und Sohn. Preis, gebunden, 7 M. — Der Verfasser dieses Leitfadens hat seinem vor Jahren angesprochenen Grundsatze, daß jeder sein eigener Wetterprophet sein müsse, Geltung zu schaffen gesucht und durch sein Werk Freunde gewonnen für die ausübende Wetterkunde, indem er die wesentlichen Gesetze der Atmosphäre aus einfachen physikalischen Grundlagen herleitete und in gemeinverständlicher Form darstellte. Wenn nun auf die im Jahre 1901 erschienene erste Auflage jetzt schon die dritte folgt, so ist damit erwiesen, daß des Autors Bemühen von Erfolg gekrönt war und daß die von ihm gewählte Behandlungsweise einem vorhandenen Bedürfnis entspricht. Für die neue Bearbeitung ist die selbsterhellende Literatur sorgfältig benutzt worden; neue Darstellungsergebnisse insbesondere der Themen: Temperatur der oberen Luftschichten, obere Inversion, Sonnenstrahlung, die Entstehung gewisser Wolkenformen, Windablenkung durch die Erddrehung, Blitzgefahr, Luftelektrizität, Wetterdienst etc. Das Buch wird nach wie vor viele Freunde zählen, die sich seiner gern bedienen.

»Motor.« Illustrierte Monatschrift für die Interessen des Automobils, des Motorbootwesens und der Luftschifffahrt. Berlin 1913. Verlag Gustav Brannbeck. Preis 1 M. — Das Jubiläum wird durch einen sehr hübsch illustrierten Artikel über die Wander der Wolkenwelt aus der Feder des bekannten Luftfahrers Professor Doktor Bamler eingeleitet; ein stimmungsvoller Abend über dem Wolkenmeer, drohende Gewitterwolken, feinstrahliges Cirren und zarte Lämmerwolken, sie alle werden in herrlichen Bildern dargestellt und sachkundig erklärt. Mit dem Generalmajor s. D. H. Meyer unternimmt der Leser sodann einen Autoausflug von München an den Chiemsee und nach Salzburg. Dr. Th. Gubler bringt eine historisch-linguistische Skizze, in der er den Begriff »Laudstraße« unter die Lupe nimmt. Da die Autofahrer ja in gewissem Sinne alle »Kinder der Laudstraße« sind, wird sie die kleine Abschweifung ins Wissenschaftliche sicherlich sehr interessieren. Hauptmann Krey, der bekannte deutsche Flieger im türkischen Dienste, setzt seine Serien »Deutsche Flieger im Balkankriege«, höchst interessant und flott illustriert, fort und beweist, daß die deutschen Flieger und Flugzeuge mit 2400 Flugkilometern über feindlichem Land an der Spitze der Leistungen aller Völker im Balkankriege stehen. Eine höchst wertvolle Landkarte des Fliegers und Fabrikbesitzer I. M. Oppenheimer einen Autoausflug in den Harz. Mit Wehmuth gedenkt Dr. Karl Dieterich-Helfenberg der Kinderjahre des Automobils. Ingenieur Walter Isendahl bespricht die Rheinfahrt 1913 und »Motor« läßt sich ansiehend über

Zuschauer und Silhouetten bei der Frühlings-Flugwoche in Johannisthal aus. Der reiche Inhalt des Heftes befriedigt die vielseitigsten Ansprüche. Er sei hier kurz wiedergegeben: Wunder der Wolkenwelt, von Professor Dr. Bamler (illustriert); Autoausflüge von München an den Chiemsee, ins Salzburgerland, nach Tirol, von H. Meyer, Generalmajor z. D. (illustriert); Die Landstraße, eine historisch-linguistische Plauderei, von Dr. Th. Gubler; Deutsche Flieger im Balkankriege, von Hauptmann Krey (illustriert); Zur Psychologie des Fliegers, von Wolfgang Heinemann; Eine Harzreise im Automobil, von Fabrikbesitzer M. J. Oppenheimer (illustriert); Die Frühlings-Flugwoche zu Johannisthal (illustriert); Aus den Kinderjahren des Automobilismus, Motorerinnerungen von Doktor Karl Dieterich-Helfenberg (illustriert); Die deutsche Luftmacht, von Hermann Dressler; Deutsche Flugzeuge 1913 (illustriert); Rheinfahrt 1913, von Ingenieur Walter Isendahl (illustriert); Kaiserlicher Motorjacht-Klub; Die IV. St. Petersburger Automobilausstellung (illustriert); Die Tourenfahrt des D. M.-Kl. nach Brandenburg (illustriert); Motor und Kamera etc. etc.

BRIEFKASTEN.

P. D. in R. — Das zwanzigste Zeppelin-Luftschiff (L. Z. 20) weist den Typus der »Sachsen« auf. Es ist 140 m lang und hat drei Motoren von je 170 Pferdekraften.

G. L. in B. — Fallschirme »als Rettung bei Fliegerabstürzen« sind ein ebensolcher Unsin, wie zur Rettung aus dem Luftballon, wenn dieser platzt! Nur ein ganz unerfahrener Laie, der vom Fliegen so wenig versteht, wie vom Ballonfahren, kann das eine oder das andere für möglich halten. Der Fallschirmabsturz ist nichts weiter als ein hübsches physikalisches Experiment, das aber gar keinen praktischen Wert hat. Der von Ihnen zitierte Artikel über dieses Thema ist für jeden Fachmann direkt erheiternd und könnte Carichen Miessnik zum Verfasser haben.

Bei der Wichtigkeit astronomischer und meteorologischer Kenntnisse für die Luftschiffahrt empfehlen wir allen Interessenten ein Abonnement auf die Illustrierte Halbmonatschrift für Astronomie und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:
Dr. F. S. ARCHENHOLD
Direktor der Treptow-Sternwarte.

Der 13. Jahrgang begann am
1. Oktober 1912.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede
Buchhandlung und den
**Verlag der Treptow-Sternwarte,
Berlin-Treptow.**

Bezugspreis für Deutschland und Österreich-Ungarn **vierteljährlich M. 3.—**
(für das Ausland vierteljährlich M. 4.—).

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Couannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences,
de l'Industrie et des Sports Aéronautiques

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

The Airship and Aeronautical Engineer

Vorzügliches, monatlich erscheinendes Fachblatt,
herausgegeben von

„The Airship Newspaper Co.“

37, Essex Street, Strand, London W. C.

Abonnement jährlich 6 Shillings.

**Aeroplanstoffe
Aeroplanzugehör
Ballonstoffe
Luftballons
„SEMPERIT“**

Oesterreichisch-amerikanische Gummiwerke Aktiengesellschaft, Wien XIII/3.

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aéronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aero-Klubs.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien“.

Nummer 16.

Wien, 15. August 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Pommerly- und Michelin-Preis. — Mailand—Basel—Bern.
— Von Berlin nach Wien. — Todesturz des Obersten Gody. —
Die Weltrekorde. — Alpine Ballonfahrten. — Deutsch-französi-
scher Luftverkehr. — Ozeanpreis der „Daily Mail“. — Todesopfer.
— Internationale aeronautische Pflanzungen. — E. k. Österreichischer
Aero-Klub. — Deutsche Ballonführerinnen. — Notizen. — Literatur.
— Briefkasten. — Inserate.

POMMERLY- UND MICHELIN-Preis.

GEWALTIGE ANSTRENGUNGEN.

Die beiden großen französischen Preise für Monsterrüge regen in letzter Zeit wieder an besonderen Anstrengungen an. Einerseits wollen die Überlandflieger nicht ruhen, bis sie den Tagesflugrekord von Brindejone des Moulinais (Paris—Warschau, 1400 km) schlagen, anderseits reizt der Michelin-Pokal die Dauerflieger im geschlossenen Rundflug. In beiden Richtungen ist von französischen Aviatikern Hervorragendes geleistet worden.

Was zunächst den Pommerly-Preis (für die größte Strecke über Land an einem Tag) angeht, auf den sich natürlich Brindejone mit seinen 1400 km die Anwartschaft erobert hat, stieg am 2. August der Morane-Pilot Eugène Gilbert in Paris mit dem Plan auf, bis nach Casablanca in Marokko zu fliegen. Er startete in Villacoublay um $\frac{1}{2}$ 5 Uhr morgens und gelangte nach einer etwas bewegten Fahrt über die Pyrenäen ohne Zwischenlandung nach Spanien, wo er um $\frac{1}{4}$ 12 in Vittoria landete. In der Hälfte des Tages hatte er also schon 800 km in einem Zug hinter sich gebracht! Der Benzinverbrauch war 130 l, der Ölverbrauch 25 l gewesen. Um 1 Uhr verließ Gilbert Vittoria. Er geriet in ein Gewitter und mußte deshalb bei Burgos seine Reise zwei Stunden unterbrechen. Um 8 Uhr abends erreichte er dann den Ort Caceres an der portugiesischen Grenze, wo er definitiv landete. Die Distanz des zweiten Teiles der Reise ist 500 km, so daß sich die stattliche Summe von 1300 km ergibt. Seinen Rivalen Brindejone hat freilich Gilbert damit nicht erreicht; er hätte es wahrscheinlich können, wenn ihm nicht das Gewitter in die Quere gekommen wäre.

Auch Guillaux versuchte, die Anwartschaft auf den Pommerly-Preis an sich zu bringen. Er stieg am 3. August um $\frac{1}{2}$ 5 Uhr morgens in Issy-les-Moulineaux auf, machte die erste Zwischenlandung in Bordeaux um $\frac{1}{4}$ 10 Uhr, flog nach einer halben Stunde weiter und erreichte um $\frac{1}{4}$ 1 Uhr mittags Vittoria. Ebenso wie Gilbert wollte er nach Casablanca fliegen, erreichte aber bloß die spanische Ortschaft Bermillo-del-Sayo, die nahe der portugiesischen Grenze liegt. Seine Leistung beträgt 1160 km.

Am 6. August flog der Franzose Janoir ebenfalls im Bewerb um den Pommerly-Preis von Paris nach Berlin (900 km). Am 8. August startete er um 5 Uhr 7 Minuten früh auf einem Deperdussin-Eindecker zum Fluge nach Petersburg. Er beabsichtigte, die erste Zwischenlandung in Riga oder Dünaburg vorzunehmen, und hoffte, schon am Abend in der russischen Hauptstadt einzutreffen. Janoir ist schließlich bei Seelow in der Mark wegen Motordefektes gelandet. Bei der Landung ging der Propeller in Trümmer.

Der Michelin-Preis wird am Ende des Jahres 1913 demjenigen gehören, der die größte Strecke länger als 2000 km an einer beliebigen langen Reihe von Tagen zwischen Sonnenauf- und -untergang zurückgelegt hat, vorausgesetzt, daß er an jedem Tage eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 50 km pro Stunde erreicht. Vom 29. Juli bis zum 1. August bewältigte man in diesem Bewerb Marcel Cavelier auf der Rennstrecke Etampes—Gidy, welche 119 km mißt, die riesige Strecke von 7096 km. Diese Ziffer verteilt sich auf die einzelnen Tage, wie folgt:

29. Juli	901-120 km
30. „	901-120 „
31. „	788-480 „
1. August	788-480 „
2. „	901-120 „
3. „	901-120 „
4. „	788-480 „
5. „	788-480 „
6. „	337-920 „
Summe	7096-320 km

Cavelier, der einen Deperdussin-Eindecker benützte, wurde so der erste Anwärter auf den heutigen Michelin-Preis.

MAILAND—BASEL—BERN.

RÜCKFLUG VON OSKAR BIDER.

Der kühne schweizerische Alpenflieger Oskar Bider, der am 13. Juli von Bern über das Jungfraumassiv und den Simplon nach Domodossola und dann weiter bis Mailand geflogen ist, hat seine Absicht, im Aëroplan zurückzukehren, zur Tat werden lassen. Er dachte anfangs, er werde den Rückflug über den Sankt Gotthard nehmen können. Meteorologen rieten ihm davon ab; der Gotthard sei eine Art Wetterscheide, und wenn man diese gute Wetter habe, laufe mau Gefahr, jenseits der Scheide

in den schlimmsten Hexenkessel von Wind und Regen zu geraten. Trotz dieser Auskunft, die ihm die großen Gefahren des Gotthard eröffnete, versuchte Bider, wie man weiß, am 22. Juli den Überflug. Als er sich dem Gotthard näherte, geriet er in Nebel. An ein Weiterfliegen war nicht zu denken. Bider kehrte also um und landete in Mailand, um auf eine bessere Gelegenheit zu warten.

Am 26. Juli schienen die atmosphärischen Verhältnisse günstiger zu liegen. Ein kräftiger Wind hatte tags vorher die Dünste zerstreut und der Flieger durfte hoffen, die Bergwelt klar vor sich zu sehen und so auf seiner schwierigen Reise stets die Orientierung heilbehalten zu können. Oskar Bider wagte den Flug, und er kam auch wirklich ohne Zwischenfall beim in die Schweiz. Eine Änderung gegenüber dem ursprünglichen Projekt trat allerdings insofern ein, als Bider seinen Weg nicht über den Sankt Gotthard, sondern über den Passo di Canaria, östlich davon, nahm. Er flog zunächst nach Basel, dann von hier aus über den Jura nach Bern.

Biders Rückflug, der abermals eine glänzende Leistung darstellte und den jungen Schweizer Piloten zum Meister des Alpenfluges stempelt, vollzog sich in folgender Weise:

In Taliedo bei Mailand stieg Bider um 4 Uhr 30 Minuten morgens zu seinem Rückflug in die Schweiz auf, nicht ohne sich vorher von der meteorologischen Zentralanstalt in Zürich telephonisch über den Stand der Witterung informieren zu lassen. Die Auskunft hatte günstig gelautet. Oskar Bider, der über den Gotthard fliegen wollte, nahm zuerst seinen Weg gerade auf diesen Gebirgsknoten; er mußte aber die nullebensame Erfahrung machen, daß der Gotthard selbst an unsanftem klarem Tag von Nebelackwaden umringt sein kann. Mit diesen Wolken und Nebeln hatte Oskar Bider schon drei Tage vorher Bekanntschaft gemacht und trug nun kein Verlangen, sich wieder in ihren Bereich zu begeben.

Es hieß nun, dem Gotthard anzuweichen. Bider flog also von Olivone über den Lukmanier ins Vorderreintal. Über Sedrö wandte er sich dem Kresslpaß zu, der ihn ins Maderasertal brachte. Scharf nach Westen biegend, gelangte er nach Amsteg, nun hierauf die Route nach Flüelen und Luzern einzuschalten. Um 6 Uhr 30 Minuten erschien Bider in der Höhe zwischen dem Monte Generoso und San Giorgio über Lugano. Er flog über den Salvatore und wandte sich dann gegen den Camoghe, wobei er noch höher stieg.

Um 6 Uhr 10 Minuten passierte Bider Airolo in ungefähr 2000 m Höhe. Er flog über den Passo di Canaria, der östlich vom Gotthard liegt und 2542 m hoch ist. Schon um 6 Uhr 35 Minuten ward er jenseits des Gotthards in Aldorf beobachtet, das er in nur 500 m Höhe überflog. Von Aldorf schraubte er sich nochmals in eine Höhe von über 3000 m und überflog um 6 Uhr 50 Minuten den Urriostock mit Richtung nach dem Rigi.

Um 7 Uhr 35 Minuten landete der Flieger auf dem Exerzierplatz in Liestal. Diese kurz vor Basel vorgenommene Zwischenlandung erfolgte wegen Benzinmangels. Nachdem er Benzin gefüllt hatte, flog er sofort weiter und landete in Basel, nach einem Rundflug über der Stadt, auf der Schützenmatte um 8 Uhr 15 Minuten. Zahlreiches Publikum jubelte ihm zu. Auch der Bundesrat hatte sich bei der Begrüßung vertreten lassen. Der Vizepräsident Regierungsrat Dr. Mangold beglückwünschte den kühnen Flieger. Bider sah ungemein frisch aus. Seine Flugzeit betrug, die Zwischenlandung in Liestal inbegriffen, 8 Stunden 45 Minuten, die durchflogene Strecke 275 km.

Um 6 Uhr nachmittags setzte Oskar Bider seinen Flug von Basel über den Jura nach Bern mit seinem Bruder als Passagier fort. Um $\frac{1}{4}$ 7 Uhr landeten die beiden glatt in der Hauptstadt, wo hervorragende Vertreter der Zivil- und Militärbehörden sowie eine ungeheure Menschenmenge den erfolgreichen jungen Flieger

enthusiastisch begrüßten. Abends wurde ihm zu Ehren von den Behörden ein Bankett gegeben. Feierlich überreichte dabei Bider dem Berner Stadtpräsidenten ein Begrüßungsschreiben Mailands, die Antwort auf die Grüße Berns an Mailands Bürgermeister, welche Bider befördert hatte.

VON BERLIN NACH WIEN.

Der junge deutsche Flieger Ingenieur Max Schüler hat am 31. Juli bis 1. August mit dem Regierungsbaumeister Anst als Passagier einen Flug von Johannisthal bei Berlin über Chemnitz nach Wien ausgeführt.

Am 31. Juli um 5 Uhr 10 Minuten morgens startete Schüler in Johannisthal auf einem 100pferdigen Ago-Argus-Doppeldecker. Nach knapp zweistündigem Flug landete er in seiner Heimatstadt Chemnitz. Die Strecke Johannisthal—Chemnitz beträgt 200 km.

Tags darauf setzte der Aviatiker um 4 Uhr 51 Minuten früh seinen Flug fort. Er äußerte die Absicht, nicht bloß bis Wien, sondern bis Budapest zu fliegen. Nach aufgangs gutem Wetter kam das Flugzeug bald in Regen und Hagel; ein heftiger, böiger Wind verlor die Maschine wie einen Spielball herum, doch verlor der Pilot nicht die Herrschaft über den Apparat, der mit großer Schnelligkeit über Böhmen dahinflog. Nach dreistündigem Fluge ging das Benzin zu Ende und Schüler entschloß sich zu einer Notlandung, die nach 8 Uhr bei der mährischen Stadt Nikolsburg auf einem Rübenfelde glatt gelang. Am Nachmittag stiegen die beiden Flieger, obwohl das Wetter sehr schlecht war, wieder auf, um die 70 km bis Wien zurückzulegen. Wieder machten Sturm und Regen Schüler viel zu schaffen; auch Aust, der seine Aufgabe als Assistent glänzend erledigte, hatte Mühe mit der Orientierung. Wien wurde erreicht und in großer Höhe überflogen. Als Schüler über der Stadt war, stellte sich ein Vergaserdefekt ein, dem die Piloten zwang, im Gleitfluge zu landen. Auf dem Laaerberg setzte sich der Ago-Doppeldecker glatt auf ein Stoppfeld. Bald war der Landungsplatz von einer dichten Menschenmenge umlagert. Militär und Polizei bewachten das Flugzeug, das die Nacht über auf dem Platze blieb, da es Schüler bei dem Sturmwetter nicht unternehmen konnte, die kurze Strecke nach Aspern oder Fischamend zu fliegen. Die Strecke Chemnitz—Wien beträgt 400 km.

Am 2. August wollte Schüler um 5 morgens seine Fahrt vorläufig bis Fischamend fortsetzen. Der Apparat stieg von dem Stoppfeld auf. Infolge widriger Winde konnte er sich aber zu keiner geüßenden Höhe erheben, weshalb der Pilot, nachdem er etwa 800 m zurückgelegt hatte, wieder zur Landung schritt. Diese erfolgte glatt auf einer Wiese zwischen der Favoritenstraße und der Südautogarage. Nachmittags waren die Windverhältnisse besser und Schüler flog nach Aspern auf Flugfeld.

In Aspern änderte Schüler seine weiteren Pläne. Es sollte nun nicht nach Budapest, sondern nach Danzig geflogen werden. Zur Ausführung der Idee kam es indes nicht, denn als am 5. August der Aviatiker Aspern verließ, hatte er gleich in den ersten Minuten eine Panne, mußte in Straßhof landen und zerbrach seinen Apparat.

TODESSTURZ DES OBERSTEN CODY.

Der hervorragende Aviatiker der britischen Armee, Oberst Samuel Franklin Cody, ist am Vormittag des 7. August kurz nach 10 Uhr in der Nähe von Aldershot zusammen mit einem Passagier, einem Beamten des indischen Zivildienstes namens Evans, auf einem neuen Hydroplan abgestürzt; beide blieben tot auf dem Platze.

Die Katastrophe hatte nur wenige Zeugen. Der Absturzstelle zunächst befanden sich zwei Kinder, ein vierzehnjähriger Knabe und ein achtjähriges Mädchen, beide dem Steward eines Golfplatzes in Aldershot gehörig; ihren Aussagen ist zu entnehmen, daß sich die Flugmaschine

in beträchtlicher Höhe über dem Golfplatz befand, als die Flügel nach oben zu klappen schienen. Ein Mann stürzte aus der Maschine herab, die sich dann in unzählige Stücke auflösen schien und, ein kleines Gebälz streifend, zu Boden krachte. Aus größerer Entfernung sahen den Sturz des Äroplans einige Armeesoldaten und die Söhne Cods, die beide seinem Hangar auf Laffan Plain, in der Nähe von Farnborough, zugeteilt sind und von denen einer ursprünglich die Absicht hatte, diesen letzten Flug mitzumachen. Als man herbeieilte, fand man Cody tot mit gehobenem Genick in einiger Entfernung von den Maschinentrümmern. Erst als man sich diesen näherte, entdeckte man, daß die Leiche eines zweiten Mannes darunter begraben war. Der Passagier Evans hatte beide Beine gebrochen, außerdem aber viele sofort tödliche Verletzungen erlitten.

Oberst Cody war eine der merkwürdigsten Persönlichkeiten nicht nur des englischen Luftschifferwesens. Geboren wurde er vor 50 Jahren in Texas. Ein echt amerikanischer Charakter, probierte er alles mögliche; er war Cowboy, Schauspieler, erfand dann einen Drachen, betätigte sich hierauf als Ballonfabrikant und zuletzt als Aviatiker. Nach England kam er vor 20 Jahren, und zwar als Darsteller des romantischen amerikanischen Wild-West; daher rührte es, daß man ihn oft mit dem berühmten Buffalo Bill verwechselte, dessen Familienname gleichfalls Cody ist, mit dem der Aviatiker aber nicht einmal verwandt war. Als einige Jahre später die Begeisterung für diese Art von Schanstellungen in England abkühlte, probierte es Cody als Autor eines Melodramas, in dem er und alle seine Familienmitglieder auftraten; er hatte damit recht guten Erfolg. Während er England mit diesem Stücke bereiste, gewann er Interesse für die aviatischen Bestrebungen und faßte zunächst die Idee, für Armeezwecke einen Drachen zu bauen, der imstande sein sollte, einen Menschen zu tragen. Er gab Beweise einer so außergewöhnlichen Geschicklichkeit und Fertigkeit sowohl in der Konstruktion als auch in der Handhabung des von ihm ersonnenen Apparats, daß sich die Autoritäten der englischen Armee für ihn und seine Tätigkeit zu interessieren begannen. Er wurde dazu ansehnlich, in Aldershot englische Soldaten im Gebrauch von Flugapparaten anzuweisen. Zunächst versuchte er seinen Drachen zum Ziehen von Booten zu verwenden und sogar den Ärmelkanal auf diese Weise zu überqueren. Dann wandte er sich wieder dem Ballonfahren zu, wirkte in Farnborough gemeinsam mit Oberst Capper, dem Leiter des militärischen Ballonkorps, als Instruktor, und unternahm mit ihm auch die Konstruktion eines Lenkballons. Das Resultat ihres Zusammenarbeitens war, daß die englische Armee 1907 in dem »Nulli secundum« ihren ersten Lenkballon erhielt. Im September jenes Jahres machte Cody an Bord dieses Fahrzeuges den ersten Flug und einen Monat später setzte er London in Erstaunen, indem er die St. Pauls-Kathedrale umflog; aber ein heftiger Wind zwang ihn dann, im Gebiete des Kristallpalastes wiederzukehren, wo der Ballon als ein Wrack liegen blieb.

Nun wandte er, nachdem die Brüder Wright die Richtlinien gewiesen hatten, sein Augenmerk auf den Bau eines Äroplans. Nach vielen mißlungnenen Versuchen gelang es ihm im September 1909, in Farnborough 80 Yards (etwas über 70 m) fliegend zurückzulegen — auf derselben Maschine, die von ihm und seinen zwei Söhnen seither wiederholt verändert, verbessert, umgebaut und erneuert, ihm voriges Jahr unter seiner Führung den Preis des Kriegsministeriums in der Höhe von 5000 Pfund Sterling eintrug und die dann von der Regierung um 2000 Pfund Sterling angekauft wurde.

Die »Cathedral«, wie der Apparat getauft wurde, wich in vielen Beziehungen von allen anderen Äroplantypen ab. Sie war ein Zweidecker von 142 m Spannweite und 248 m Öffnung zwischen den Tragflächen. Die größte Länge betrug 1097 m, das Gewicht 590 kg; es war die größte und schwerste Flugmaschine ihrer Zeit. Zuerst verwendete Cody einen 60 H. P. E. N. V.-Motor, dann einen 50 H. P.-Green, einen 100 H. P. Austro-Daimler und zuletzt wieder einen 60 H. P. Green-Motor.

Auf dieser Maschine nahm Cody an vielen der bedeutendsten Wettbewerbe Englands teil. 1909 betrug sein längster Flug ungefähr 40 Meilen (64 km), die er in etwas über einer Stunde zurücklegte. 1910 gewann er den englischen Michelin-Preis mit einem Fluge von 185 $\frac{1}{2}$ Meilen (298 $\frac{1}{2}$ km) in 4:47. Den Michelin-Preis holte er sich 1911 abermals; diesmal mit 261 $\frac{1}{2}$ Meilen (420 $\frac{1}{2}$ km). Ebenso errang er den britischen Pokal, dagegen mußte er sich in dem Rundflug durch Großbritannien mit dem zweiten Platze bescheiden. Voriges Jahr schlug er alle Bewerber in den Konkurrenzren um den Preis des britischen Kriegsministeriums; daß er nicht nur den ersten Preis für englische Maschinen errang, sondern auch in der internationalen Klasse siegte, bildete eine große Überraschung. Später gewann er zum dritten Male den englischen Michelin-Preis mit einem Überlandflug von 186 Meilen (299 $\frac{1}{2}$ km) und erhielt hierauf die sehr seltene Auszeichnung der goldenen Medaille des Royal Aero Club.

Zur Zeit seines Todes hatte er gerade die Versuche mit einer neuen Riesenmaschine beendet, die er gebaut hatte, um an dem englischen Hydroplan-Wettbewerb teilzunehmen, dem Rundflug, der von Calshot Castle ausging. Bei seinem letzten Probezug mit diesem Apparat ereignete sich das Unglück. Während der fünf Jahre seiner Fliegertätigkeit hatte Cody natürlich einige Unfälle mitgemacht, aber bei aller seiner Verwegenheit — und er war ein Mann von außerordentlichem Mut — ließ sich ihm nicht etwa Leichtsinns oder Unvorsichtigkeit nachsagen; er flog wachsam und bedacht, und darauf beruhte die Sicherheit seiner Flüge. Gewiß hat ihn und seinen unglücklichen Gefährten kein persönlicher Fehler das Leben gekostet; es hat sich eben die nur zu große Unsicherheit, die den heutigen Flugmaschinen noch anhaftet, wieder einmal tragisch geäußert.

Die WELTREKORDS.

Von der Fédération Aéronautique Internationale ist mit dem Datum vom 30. Juni 1913 fest die folgende Zusammenstellung der aeronautischen Weltrekords ausgegeben worden.

A. Aviatik.

I. Geschwindigkeit, geschlossene Runden, ohne Zwischenlandung.

a) Ohne Passagier.

km	Rekordträger	Land	Datum	Zeit
5	J. Védrine	Ver. Staaten	9/8. 1912	1:48 ^a
10	M. Prévost	Frankreich	17/6. 1913	3:20 ^a
20	„	„	17/6. 1913	6:40 ^a
30	„	„	17/6. 1913	10:02
40	„	„	17/6. 1913	13:22
50	„	„	17/6. 1913	16:43 ^a
100	„	„	17/6. 1913	33:30 ^a
150	J. Védrine	„	18/7. 1912	62:52 ^a
200	„	„	13/7. 1912	1:10:16
250	„	„	9/11. 1913	2:01:58 ^a
300	Gohioni	Italien	28/8. 1912	2:49
350	Gilbert	Frankreich	30/12. 1912	3:26:16
400	„	„	30/12. 1912	3:55:27 ^a
450	„	„	30/12. 1912	4:24:44 ^a
500	„	„	30/12. 1912	4:54:06 ^a
600	„	„	30/12. 1912	5:52:33 ^a
700	Fourny	„	11/9. 1912	9:51:01
800	„	„	11/9. 1912	10:44:45 ^a
900	„	„	11/9. 1912	11:59:09 ^a
1000	„	„	11/9. 1912	13:01:12

b) Mit einem Passagier.

5	H. Bier	Österreich	1/10. 1912	2:58
10	Legagneux	Frankreich	20/7. 1912	4:24 ^a
20	„	„	20/7. 1912	8:51
30	„	„	20/7. 1912	13:18 ^a
40	„	„	20/7. 1912	17:44 ^a
50	„	„	20/7. 1912	23:13

km	Rekordträger	Land	Datum	Zeit
200	H. Bier	Österreich	1./10. 1911	2:08:49
250	Gaillanx	Frankreich	11./2. 1913	2:34:48 ^a
300	"	"	11./2. 1913	3:04:50
350	"	"	11./2. 1913	3:34:46 ^a
400	"	"	11./2. 1913	4:04:42 ^a

c) Mit zwei Passagieren.

5	Ch. Nieuport	Österreich	30./6. 1912	2:52
10	"	"	30./6. 1912	5:45
20	Ed. Nieuport	Frankreich	9./3. 1911	11:59 ^a
30	"	"	9./3. 1911	17:52 ^a
40	"	"	9./3. 1911	22:44 ^a
50	"	"	9./3. 1911	29:37 ^a
100	"	"	9./3. 1911	59:08

d) Mit drei Passagieren.

5	P. Mandelli	Österreich	16./4. 1912	3:48
10	G. Busson	Frankreich	10./3. 1911	6:16 ^a
20	P. Mandelli	Österreich	16./8. 1912	12:03
30	"	"	16./8. 1912	17:37
40	"	"	16./8. 1912	23:11
50	"	"	16./8. 1912	29:47 ^a
100	"	"	16./8. 1912	56:33

e) Mit vier Passagieren.

5	G. Busson	Frankreich	10./3. 1911	8:34
10	"	"	10./3. 1911	7:08
20	"	"	10./3. 1911	14:00 ^a
30	Champel	"	15./4. 1913	21:53 ^a
40	"	"	15./4. 1913	29:13 ^a
50	"	"	15./4. 1913	36:31
100	"	"	15./4. 1913	1:13:01 ^a
150	"	"	15./4. 1913	1:49:11 ^a
200	"	"	15./4. 1913	2:25:02 ^a
250	"	"	15./4. 1913	3:01:17

II. Größte Geschwindigkeit (über 5 km, umgerechnet auf die Stunde). Geschlossene Runden ohne Zwischenlandung.

a) Ohne Passagier.

Rekordträger	Land	Datum	km
M. Prévost	Frankreich	17./6. 1913	179-820

b) Mit einem Passagier.

G. Legagneux	Frankreich	20./7. 1912	185-952
--------------	------------	-------------	---------

c) Mit zwei Passagieren.

Ed. Nieuport	Frankreich	20./7. 1912	102-855
--------------	------------	-------------	---------

d) Mit drei Passagieren.

P. Mandelli	Österreich	16./8. 1912	106-029
-------------	------------	-------------	---------

e) Mit vier Passagieren.

G. Busson	Frankreich	10./3. 1911	87-251
-----------	------------	-------------	--------

III. Distanz. Geschlossene Runden ohne Zwischenlandung.

a) Ohne Passagier.

Fourny	Frankreich	11./9. 1912	1010-900
--------	------------	-------------	----------

b) Mit einem Passagier.

Gaillanx	Frankreich	11./2. 1913	410-000
----------	------------	-------------	---------

c) Mit zwei Passagieren.

H. Bier	Österreich	1./10. 1912	112-000
---------	------------	-------------	---------

d) Mit drei Passagieren.

P. Mandelli	Österreich	16./8. 1912	110-000
-------------	------------	-------------	---------

e) Mit vier Passagieren.

Champel	Frankreich	15./4. 1913	250-000
---------	------------	-------------	---------

IV. Zeit. Geschlossene Runden ohne Zwischenlandung.

a) Ohne Passagier.

Stund.	Rekordträger	Land	Datum	km
1/4	J. Védérines	Frankreich	13./7. 1912	45-664
1/2	M. Prévost	"	17./6. 1913	86-307
1	J. Védérines	"	13./7. 1912	168-244
2	"	"	9./1. 1913	246-987
3	M. Tabuteau	"	24./1. 1912	310-281
4	Gilbert	"	30./12. 1912	401-900
5	"	"	30./12. 1912	510-000
6	P. M. Boarnique	"	31./12. 1910	490-000
7	M. Tabuteau	"	30./12. 1910	522-936
8	Fourny	"	11./9. 1912	585-200
9	"	"	11./9. 1912	661-200
10	"	"	11./9. 1912	744-800
11	"	"	11./9. 1912	820-800
12	"	"	11./9. 1913	904-400
13	"	"	11./9. 1913	980-400

b) Mit einem Passagier.

1/4	G. Legagneux	Frankreich	5./7. 1912	31-020
1/2	"	"	5./7. 1912	66-639
1	"	"	5./7. 1912	133-469
2	Gaillanx	"	11./2. 1913	191-900
3	"	"	11./2. 1913	291-900
4	"	"	11./2. 1913	391-900

c) Mit drei Passagieren.

1	P. Mandelli	Österreich	16./8. 1912	106-029
---	-------------	------------	-------------	---------

d) Mit vier Passagieren.

1/4	Champel	Frankreich	15./4. 1913	20-000
1/2	"	"	15./4. 1913	40-000
1	"	"	15./4. 1913	82-843
2	"	"	15./4. 1913	165-000
3	"	"	15./4. 1913	247-843

V. Daner. Geschlossene Runden ohne Zwischenlandung.

a) Ohne Passagier.

Rekordträger	Land	Datum	Zeit
Fourny	Frankreich	11./9. 1912	13:17:57 ^{1/2}

b) Mit einem Passagier.

J. Suvelack	Deutschland	8./11. 1911	4:34:00
-------------	-------------	-------------	---------

c) Mit zwei Passagieren.

Faller	Deutschland	13./2. 1913	3:16:00
--------	-------------	-------------	---------

d) Mit drei Passagieren.

Faller	Deutschland	30./1. 1913	2:08:00
--------	-------------	-------------	---------

e) Mit vier Passagieren.

Champel	Frankreich	15./4. 1913	3:01:17
---------	------------	-------------	---------

f) Mit fünf Passagieren.

Faller	Deutschland	9./1. 1913	1:10:17
--------	-------------	------------	---------

g) Mit sechs Passagieren.

Faller	Deutschland	5./1. 1913	1 Stunde
--------	-------------	------------	----------

h) Mit sieben Passagieren.

Faller	Deutschland	5./1. 1913	0:06:49
--------	-------------	------------	---------

VI. Höhe.

a) Ohne Passagier.

Rekordträger	Land	Datum	Höhe
Ed. Perreyon	Frankreich	13./3. 1913	5880 m

b) Mit einem Passagier.

Ed. Perreyon	Frankreich	3./6. 1913	4960 "
--------------	------------	------------	--------

c) Mit zwei Passagieren.

Obl. v. Blaschke	Österreich	29./6. 1912	3580 "
------------------	------------	-------------	--------

d) Mit drei Passagieren.

Marty	Frankreich	15./1. 1913	1680 "
-------	------------	-------------	--------

e) Mit vier Passagieren.

Marty	Frankreich	15./4. 1913	1400 "
-------	------------	-------------	--------

f) Mit fünf Passagieren.

Frantz	Frankreich	28./2. 1913	600 "
--------	------------	-------------	-------

g) Mit sechs Passagieren.

Frangois	Frankreich	7./4. 1913	850 "
----------	------------	------------	-------

B. Kugelballons.

René Rumpelmayer von Lamotte-Breuil nach Woltsch-Jar (Rußland) Frankreich 19.—21./3. 1913 2120-653 km

C. Lenkballons.

Kein Rekord ist seit dem 31. Dezember 1912 überboten worden.

Man wird unter den aviatischen Rekords vielleicht die Höhenflüge von Perron und Illner vermissen, die sie bei der heurigen Wiener Flugwoche geleistet haben. Daß diese nicht vorkommen, hat darin seinen Grund, daß nach dem Brauch der Fédération bei Rekordflügen die Passagiere stets in Persona und nicht in Form von Ballast mitgenommen werden sollen. Tatsächlich wurden bei beiden Flügen je ein Passagier in Persona und einer in Form von Ballast mitgeführt. Seitens des k. k. Österreichischen Aero-Klubs wurde bei der Fédération der Antrag gestellt, den diesbezüglichen Passus der Vorschrift der F. A. I. klar und einwandfrei zu fassen.

ALPINE BALLONFAHRTEN.

Ans Innsbruck, dem Sitz des Vereines für Luftschiffahrt in Tirol, eihalten wir Schilderungen mehrerer interessanter alpinen Ballonfahrten, die wir nachstehend wiedergeben.

Nachtfahrt über das Karwendel.

Jeder, der in Innsbruck Föhnwetter erlebt hat, kennt das wilde Treiben dieser Windströmung, die, vom Süden kommend, bald höher, bald in tieferer Lage mit voller Wucht auf die Solsteinkette hinbläst. Diese überquerend, strebt der warme Wind, wie er im Volksmunde genannt wird, dem Terrain sich anschmiegend, nach wiederholtem Sturze in die tief eingeschnittenen Täler des Karwendels und Überstreichen der folgenden bis 2756 m ansteigenden Höhen dem Hängel- und dem Flachlande zu, wobei er immer mehr abkühlt, bis zur gäulichen Windstille.

Der Freiballon, dem Spiele des Windes überlassen, muß diese nervenzitrenden Bewegungen mitmachen, wenn es der Führer nicht vorzieht, zeitig größere Höhen aufzusuchen, die wohl eine ruhigere Fahrt gewähren, dafür aber die Fahrgäste um manchen prächtigen Blick aus der Nähe in diese Felswildnis bringen. Da dabei viel Ballast verbrannt wird, hält sich der Ballon über der Ebene bei klarem Wetter meist in einer Höhe von 4000 m und darüber, wodurch auf die Dauer der weiteren Fahrt der Reis benommen wird. Anders liegen die Verhältnisse aber bei einer Nachtfahrt.

Tiefe Finsternis herrschte über Innsbruck, als am 27. April 1913 der vor dem Anbruch der Nacht gefüllte Ballon »Zeppelin« des Vereines für Luftschiffahrt in Tirol beim Lichte eines Scheinwerfers fertig montiert und bei völliger Windstille um 11 Uhr 20 Minuten unter Führung des Herrn Fritz Möller hochgelassen wurde.

Durch reichliche Ballastabgabe erreichte der Ballon in einigen Minuten bei 1500 m die untere Föhngrenze und trieb, anfänglich über Innsbruck schwebend, rasch der Nordkette zu. Nach kaum 20 Minuten standen wir bei 3370 m über dem Hafelkar an der Solsteinkette. Noch ein Blick in das Lantal mit dem lichtschönen Innsbruck, dann strebten wir bereits, das Samertal überfliegend, der Glierskette zu. Nun ging es in rascher Reihenfolge über die Seckarspitze, den Wörner und die Solerspitze, über das darschweigende Hintertal, das Karwendeltal, die Veratsalpe und das Isartal dem Walchensee zu. Hierbei wurden über den Kärnten Höhen von ca. 3850, 3930 und 3800 m erreicht, denen in den darschweigenden Tälern mehr oder minder rasche Stürze von 1080 bis 1400 m folgten. Während dieser tollen Fahrt drehte sich, da der Ballon in den vollen Wirbelkreis des Föhns geriet, der Korb unablässig, so daß zeitweise die Orientierung erheblich erschwert wurde. Ober uns

leuchtete der klare Sterneuhimmel, unter uns glitzerte auf den Klüften und den Kären der Schnee. Einzelne Lichtlein aus einsamen Gehöften und die reichere Lichtfülle von Ortschaften tauchten auf und verschwanden. In der Ferne aber schimmerte es hell durch leichte Nachtnebel — dort lagen München und Augsburg.

Nach dem Abbremsen des letzten Sturzes hielt sich der Ballon in geringer Höhe; als wir den Walchensee und den Kochelsee gegen 1 Uhr überquerten, hielten wir durch längere Zeit auf ca. 900 m. Allerdings forderte der Einfluß der großen Wassermengen dieser beiden prächtigen Gebirgseen einige Ballastopfer. Die Temperatur, die bei der größten Höhe $1\frac{1}{2}$ Grad unter Null betragen hatte, stieg nun auf Plus 5 Grad.

Die nördliche Richtung halbhaltend, trieben wir dem Süde des Starnberger Sees entgegen. Immer näher kamen wir der Hauptstadt Bayerns. Zur Linken hatten wir den stattlichen Starnberger See mit den vielen Ortschaften an seinen Ufern, zur Rechten das liebliche Isartal. Um 3 Uhr befanden wir uns in 1150 m Höhe über dem Hauptbahnhof von München. Das Meer von Licht ließ bei der klaren Luft alle Einzelheiten erkennen. Wundervoll war der Kontrast zwischen den im nächtlichen Schwallen gehüllten Häuserblocks und den Tausenden von Flämmchen.

Weiter trieben wir nach Norden, über das Dachauer Moos. Das Thermometer zeigte 12 Grad Plus. Der Ballon erreichte bei 600 m eine ziemlich konstante Gleichgewichtslage. Mit ca. 35 km Geschwindigkeit zogen wir über die in die Morgendämmerung tretende Landschaft. Belustigend war das Gebahren der Tierwelt, die im Schrecken über das fliegende Ungeheum ihr Heil in der Flucht suchte. Das Geflügel strebte dem Stalle zu, die Hunde kläfften, Hasen liefen querfeldein und die Rehe, bei der Frühstückssäng gestört, sprangen dem Dickicht zu; die Lärchen aber schmetterten hoch über uns ihr Morgengelied in die Lüfte und auch der Kuckuck ließ unbetört seinen einsönnigen Ruf hören.

Die Sonne, deren Glutball sich im fernen Osten hinter einem Nebelstreifen deutlich abzeichnete, sandte immer wärmere Strahlen, so daß der Ballon um 6 Uhr 20 Minuten über der Donau zwischen Neuburg und Ingolstadt die Höhe von 8760 m erreichte. Immer höher zog uns die zunehmende Bestrahlung und das Aerosol zeigte bei 0 Grad bereits 5230 m. Dabei wurde der Wind immer schwächer. Wir beschlossen, daher, zur Landung zu schreiten. Durch ausgiebige Ventilation gingen wir den Ballon auf 2 $\frac{1}{2}$ Sekundenmeter Fallgeschwindigkeit und landeten sehr glatt am $\frac{1}{4}$ 9 Uhr zwischen Maßbach und Hornbach.

Dieser Fahrt schloß sich noch eine einstündige Alleinahrt eines an der Fahrt beteiligten Führerspiranten an, welche die nördliche Richtung fortsetzend, nach Erreichung einer Höhe von 2900 m bei Mittelschenbach um 10 Uhr glatt ihren Abschluß fand.

M. O.

In die Hohen Tauern.

Am 12. Juni unternahm der Ballon »Tirol« unter der Führung des Hauptmanns Th. Perathoner mit Architekt Th. Hinter (Innsbruck), Fabrikant A. Oberhauser (Bozen) und Universitätsprofessor A. Koban (Innsbruck) bei herrlichem Wetter einen Aufstieg, der um 7 Uhr 7 Min. vom Innsbrucker Gaswerk glatt von staten ging.

Bis zu einer Höhe von 1800 m stieg der Ballon zufolge der im Tale herrschenden Windstille senkrecht aufwärts. Bei Viertelsbewölkung boten sich wunderbare Fernblicke auf die sonnenbeschienenen Ötztal und Stubai Ferner. Allmählich begann der Wind einzusetzen, der den Ballon in südöstlicher Richtung ziemlich rasch fortbewegte. Oberhalb von Ampach machte sich eine kleine B5 bemerkbar. Bald darauf, um 7 Uhr 30 Minuten, trat rascher Westwind ein und der Ballon stieg auf eine Höhe von 2100 m. Einzelne Wolken mußten durchquert werden, und durch die dabei erlittene Abkühlung wurde oberhalb von Rinsu ein Fall herbeigeführt. Das Volderwindbad wurde in einer Höhe von 2200 m um 7 Uhr 40 Minuten überflogen. Die Sonne drang allmählich durch und es wurden sehr interessante Wolkenbildungen aus den Tälern be-

merkbar. Um 8 Uhr 30 Minuten wurde das Weertal überflogen und der Ballon bewegte sich senkrecht über dem Largatz mit konstantem Auftriebe. In diesem Augenblicke bot sich ein prachtvoller Blick auf die Zillertaler Gletscher und die Brennerfurchen, während die Weißkugel einen malerischen Hintergrund bildete. Südlich vom Kellerjoch erreichte der Ballon um 8 Uhr 10 Minuten bei direkter Sonnenbestrahlung eine Höhe von 3100 m.

Die anströmende Luft und teilweise Beschattung hatte großen Ballastverlust zur Folge und es war für den Führer nicht leicht, den Ballon im Gleichgewichte zu erhalten. Bald wurde die höchste Höhe des Fluges mit 4000 m erreicht und von diesem Punkte aus eröffnete sich eine Randschau, die an alpine Schönheit wohl nichts zu wünschen übrig ließ. Der Ölperer, die Gefrorene Wand und der Riffler erschienen in ganzer Pracht, während im Hintergrunde die mächtigen eisbedeckten Häupter des Ortler, der Königspitze und des Monte Cevedale gegen den blauen Himmel ragten. Abgeschlossen wurde dieses herrliche Bild in kulissenartiger Umrahmung von den Felszacken der Dolomiten. Indem so auf der einen Seite die erste Majestät der Bergriesen zur Bewunderung anregte, bot sich gleichzeitig ein wunderschöner Tiefblick in die saftig grünen Fluren des Pinzgau mit einer prächtigen Draufsicht auf die Krimmler Wasserfälle — wahrlich eine malerische Aneinanderreihung der in der Natur waltenden Gegensätze.

Immer mehr akkumulierte sich der Ballon nach Überfliegung des Salzachsees dem Großvenediger. Durch die starken, von den Gletschern aufwallenden Nebel und die dadurch bewirkte Abkühlung begann der Ballon auf eine Höhe von 3300 m zu sinken, und es war eine starke Ballastabgabe nötig, um die höchsten vorliegenden Berge überfliegen zu können. Da der Ballonführer sah, daß er genau in der Richtung zwischen Venediger und Großglockner durchkomme, begnügte er sich mit einer Höhe von 3700 m, wodurch gerade ober der Pragerhütte eine unmittelbare Draufsicht auf die Venedigergruppe ermöglicht wurde.

Leider war dieses herrliche Bild nicht lange zu schauen, denn plötzlich wurde die Szenerie von einem Wolkenvorhange bedeckt und der Ballon fuhr in dichten Nebeln dahin, was auf einen Neuling insofern düster wirkte, als man das Gefühl hatte, ins Ungewisse zu steuern. Oberhalb des Großvenedigers durchbrach der Ballon wieder die Wolkenhülle und noch einmal stiegen die Gletscher wie aus einem Meere hervor, während im Hintergrunde dunkles Gewölk eine düstere Mauer bildete.

Infolge des schwierigen Terrains und Mangels geeigneter Landungsplätze mußte mit einer Ballastabgabe bei der Landung gerechnet und daher von einer Überfliegung der südlichen Tauern Abstand genommen werden.

In der Absicht, im Dorfertale südlich der Kaiser Tauern zu landen, wurde der Ballon mit fünf Sack Ballast durchfallen gelassen und gelangte mit Ventil- und Ballastanwender auf eine günstig erscheinende Alpensteile in der Gegend der Kaiser Tauern. Als jedoch der Ballon 100 m oberhalb der in Aussicht genommenen Landungsstelle abgebremsat und das Schleppseil bereits ausgeworfen war, erfaßte ihn einer der berüchtigten Tauernwirbel und riß ihn mit ungewöhnlicher Geschwindigkeit über die Luckenwand wieder auf eine Höhe von 3000 m hinauf. Durch ununterbrochene Ventillung gelang es dem Führer, den Ballon zum Sinken zu bringen. Entlang der Wände des Großen Muntanitz gab es noch einige Wirbel, die den Ballon im Kreise herumdrehten. Dabei streifte die Hülle eine steile Felswand, von der gerade in diesem Augenblicke ein ausgiebiger Steinschlag herunterprasselte, ohne jedoch Schaden anzurichten. Dies war der einzige eingeworfenen unangenehme Moment auf der ganzen an Abwechslungen reichen Fahrt.

Einem zu raschen Fall wurde durch Abgabe des letzten Ballastes begegnet, worauf auf dem zunächst gelegenen Firnsfelde „Auf der Lucken“ zwischen Großen Muntanitz und Großglockner um 9 Uhr 10 Minuten zum sofortigen Landen durch Reißens geschritten wurde.

Die Landung gestaltete sich vollkommen glatt in der Höhe von 2810 m. Ein Frühstück auf dem Firnsfelde

bei prachtvollem Ausblicke auf den in unmittelbarer Nähe steil emporragenden westlichen Gletscherbruch des Großglockners bildete den Abschluß dieser herrlichen Fahrt, die den Fahrgläten in um so angenehmerer Erinnerung bleiben wird, als ihnen dank der Ruhe und Umsicht des Ballonführers niemals, vielleicht vom Augenblicke des Steinschlages abgesehen, das Gefühl des Unbehagens wachgerufen worden war.

Die Bergung der Ballons gestaltete sich entsprechend der Steilheit und Unwegsamkeit des Terrains ziemlich schwierig, zumal erst Hilfe von dem ungefähr 4 Stunden entfernten Orte Kals geholt werden mußte.

Auf dieser hochinteressanten Fahrt waren in 2 Stunden und 3 Minuten 105 km zurückgelegt worden, wobei man eine höchste Höhe von 4000 m erreichte. Und wohl selten wird eine Fahrt so überaus verschiedenartige Bilder bieten, vom tiefen Ernst der Gletscherwelt bis zum Frieden der grünen Täler.

A.

Letztthin hatte der Tiroler Verein gar drei Überquerungen der Zentralalpen in einer Woche zu verzeichnen. Die erste, unter Führung des Leutnants Max Macher und mit drei Passagieren, führte über das obere Pustertal nach Moggio in Italien.

Die zweite Überquerung, ebenfalls unter Führung des Leutnants Macher und mit drei Passagieren, gieng über die Wilde Gerlos, den Venediger, in großem Bogen über den Sonnblick und den Großglockner; die Landung vollzog sich bei Lienz im Pustertale. Diese Fahrt war hervorragend alpin-landschaftlich schön, weil sie die großartigsten Gletschergebiete Tirols streifte und von einem ausnehmend klaren und schönen Wetter begünstigt war.

Die dritte Überquerung unter Führung des Dr. Hans Lorenz aus Wien und mit drei Passagieren uabm bei ziemlich schwachem Wind mehr südöstliche Richtung; der Ballon überflog die Zentralalpen in die Zillertaler, diese über Floitental, Berlinerhütte, Schwarzenstein querend und im Reintale oberhalb dem Dorfe Ahornach landend.

Die erste Überquerung war fahrttechnisch interessant durch einen sehr heftigen Vertikalwirbel, der den Ballon vor dem Zillertal faßte und mit 90 kg Ballast abgebremsat werden mußte, sowie durch eine sehr heikle Felslandung an der Cretta Grauzaria und schwierigen Taltransport des Ballons.

Bei der dritten Fahrt drückte ein Fallwirbel im Floitental den Ballon in kaum fünf Minuten von 4800 m auf 2800 m und es mußten 120 kg Ballast geopfert werden, um einer unausgelenkten Berührung mit den grandiosen Felsmassen des Floitales auszuweichen.

DEUTSCH-FRANZÖSISCHER LUFTVERKEHR.

Hauptächlich der Vorfall von Lunéville, die Aufsehen erregende Landung eines Zeppelin-Ballons in Frankreich, ist es gewesen, der die Ausarbeitung von Vorschriften für den Luftverkehr zwischen Deutschland und Frankreich beschleunigte.

Am 27. Juni fand diesbezüglich im Berliner Auswärtigen Amte zwischen dem Staatssekretär von Jagow und dem französischen Botschafter Cambon ein Notenaustausch statt. Am 28. Juli veröffentlichte schon der „Matin“ Einzelheiten aus dem bereits fertigen Abkommen. Die Vereinbarung bezweckt, Vorfälle, wie den von Lunéville, zu vermeiden, und die Aufgaben der Behörden zu präzisieren. Alle Flugapparate haben das Recht, über die Territorien beider Länder zu fliegen, die Passagiere müssen jedoch im Besitze von Papieren sein, die ihre Identität und Nationalität anweisen. Die Piloten müssen außerdem im stande sein, ihre Eigenschaft als Piloten zu beweisen. Beide Regierungen haben das Recht, dem Luftverkehr über ihren Territorien Beschränkungen aufzuerlegen und insbesondere das Überfliegen gewisser Gegenden im Interesse der Sicherheit des Staates zu untersagen. Doch müssen diese Beschränkungen gegen seitig mitgeteilt werden. Den Militärluftschiffern ist

untersagt, die Grenzen ohne Erlaubnis ihrer Regierungen zu überfliegen. Wird aber ein Luftschiff durch höhere Gewalt über die Grenze getrieben, so muß es sofort landen und der Aufenthalt darf ihm nicht verweigert werden. Die Militärbehörden der nächsten Garsonen müssen untersuchen, ob der Pilot eines Militärfluttschiffes die Erlaubnis seines Landes besitzt, oder ob er infolge höherer Gewalt auf fremdem Territorium getrieben ist. In diesem Falle müssen die Luftschiffe sofort freigelassen werden. Diese Konvention tritt am 15. August in Geltung und soll zwischen den beiden Ländern in Kraft bleiben, bis eine internationale Regelung des Luftverkehrs eingetreten ist.

Der genaue Wortlaut der Vorschriften für den Verkehr deutscher Luftschiffe nach Frankreich ist folgender:

Aus deutschem Gebiete kommende Luftfahrzeuge, die der Militärverwaltung gehören oder unter deren Insassen sich Militärpersonen in Uniform befinden, dürfen nur auf Einladung der französischen Regierung französisches Gebiet überfliegen oder dort landen.

Doch wird diesen Luftfahrzeugen im Falle der Not der Aufenthalt auf französischem Gebiete nicht untersagt werden.

Sollte ein Luftfahrzeug der Militärverwaltung über französisches Gebiet verschlagen werden, so hat es das Notsignal zu geben und sobald als möglich zu landen. Der Führer des Luftfahrzeuges hat die nächste französische Zivil- oder Militärbehörde zu benachrichtigen und unter Beifügung von Ausweispapieren seinen Namen, Vornamen und Wohnort sowie seine militärische Stellung anzugeben; etwaige Begleiter haben die gleichen Angaben zu machen. Die mit der Angelegenheit befaßte Behörde hat die nötigen Überwachungsmaßnahmen zu veranlassen, um jede Veränderung oder Vernichtung der Gegenstände oder Urkunden zu verhindern, die sich an Bord befinden oder die die Insassen mit sich führen; auch hat sie, sofern sie eine Zivilbehörde ist, unverzüglich die nächste Militärbehörde zu benachrichtigen.

Die benachrichtigte Militärbehörde hat, gegebenenfalls unter Mitwirkung der Zivilbehörde, mit allen geeignet scheinenden Mitteln eine Untersuchung vorzunehmen, die jedoch lediglich bestimmt ist, festzustellen, ob die Berufung auf einen Fall der Not berechtigt ist oder nicht.

Wird auf Grund dieser Untersuchung anerkannt, daß der Fall der Not vorliegt, so hat die Militärbehörde dem Offizier, der das militärische Personal des Luftfahrzeuges führt, das Ehrenwort darüber abzugeben, daß weder er selbst noch ein anderer Insasse des Luftfahrzeuges auf oder über französischem Gebiete eine Handlung begangen hat, durch welche die Sicherheit Frankreichs berührt werden könnte (Aufzeichnungen, photographische Aufnahmen oder Zeichnungen, Absendung von Fankentelegrammen u. s. w.). Hieran wird dem Luftfahrzeug gestattet, in seinen Heimatstaat zurückzukehren.

Die Rückkehr darf unter den von der Militärbehörde festgesetzten Bedingungen auf dem Luftwege erfolgen.

Wird ein die Landung des Luftfahrzeuges rechtfertigender Fall der Not nicht festgestellt, so wird die Sache der Gerichtsbehörde übergeben und die französische Regierung entsprechend benachrichtigt.

Außerhalb der nach den französischen Vorschriften verbotenen Zonen können aus Deutschland kommende Luftfahrzeuge, die weder der Militärverwaltung gehören noch Militärpersonen in Uniform zu ihren Insassen zählen, unter folgenden Bedingungen französisches Gebiet überfliegen und darauf landen:

1. Das Luftfahrzeug muß mit einem von der zuständigen deutschen Behörde oder durch sie ermächtigten Gesellschaft angestellten Zulassungsschein und einem Zeugnis über die Eintragung in ein deutsches Register versehen sein. Es hat deutliche Merkmale zu führen, durch die es auch während des Fluges unterschieden werden kann.

2. Der Führer muß im Besitz eines von der zuständigen deutschen Behörde oder durch sie ermächtigten Gesellschaft angestellten Führerscheines sein.

3. Der Führer und jeder Begleiter müssen die Nachweise über ihre Staatsangehörigkeit, ihre Person und ihre militärische Stellung mit sich führen.

4. Der Führer muß mit einem von dem französischen diplomatischen oder konsularischen Vertreter ausgestellten Reisepass versehen sein, der auf Grund der Nachweise über das Flugszeug und die Besatzung sowie nach Angabe des Reisezwecks erteilt wird.

Solche Luftfahrzeuge und ihre Insassen haben sich den allgemeinen französischen Gesetzesvorschriften, den französischen Zollvorschriften und den Sondervorschriften über den Luftverkehr in Frankreich zu unterwerfen; der Zulassungsschein und der Führerschein haben indes, wenn das Luftfahrzeug und der Führer aus Deutschland kommen, dieselbe Geltung wie die entsprechenden in Frankreich angestellten Zeugnisse.

Im Falle der Not darf der Aufenthalt auf französischem Gebiete nicht versagt werden, auch wenn die Flieger den vorstehenden Bestimmungen nicht entsprechen; sie haben jedoch in solchem Falle so bald als möglich zu landen und sich bei der nächsten Zivilbehörde zu melden.

In jedem Falle, wo ein aus Deutschland kommendes Luftfahrzeug in Frankreich landet, haben die französischen Behörden, gegebenenfalls im Einvernehmen mit den Insassen, nach Möglichkeit die zum Schutz des Fahrzeuges und zur Sicherung der Insassen erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

Die französische Regierung wird der deutschen Regierung unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit alle auf den Luftverkehr sich beziehenden Vorschriften mitteilen.

Vorstehende Bestimmungen gelten unter der Bedingung der Gegenseitigkeit.

Entsprechende Bestimmungen gelten für die aus Frankreich nach Deutschland gelangenden Militär- und Privatluftfahrzeuge.

OZEANPREIS DER »DAILY MAIL«.

Wie schon angezeigt, hat der Royal Aero Club of the United Kingdom (London W, 166 Piccadilly) die Durchführung des Ozeanbewerbs um den Preis der »Daily Mail« in die Hand genommen. Er hat die folgende Ausschreibung verfaßt:

1. Die Besitzer der »Daily Mail« haben eine Summe von 10.000 Pfund jenem Piloten (Aviator) bestimmt, welcher als Erster in einem Aéroplan fliegend den Atlantischen Ozean überquert. Der Pilot hat von irgend einem Punkte der Vereinigten Staaten oder von Kanada oder von Neufundland aus zu irgend einem Punkte von Großbritannien oder Irland in 72 ununterbrochenen Stunden zu fliegen. (Der Flug kann auch in umgekehrter Richtung gemacht werden.)

2. Qualifikation der Bewerber. — Der Wettbewerb ist offen für Personen jeder Nationalität, die ein Piloten-Diplom der F. A. I. besitzen und welche ihre Nennung ordnungsgemäß beim königlichen Aero Club in London abgeben.

3. Nenngeld. — Das Nenngeldformular mit dem Nenngeld von 100 Pfund muß wenigstens 14 Tage, bevor der Nennende seinen ersten Versuch macht, an das Sekretariat des Royal Aero Club nach London geschickt werden. Das Nenngeld gelangt nicht an die »Daily Mail«, sondern verbleibt dem Royal Aero Club zur Bestreitung seiner Kosten. Der Rest des Nenngeldes wird, wenn nicht hiefür aufgewendet, den Nennenden zurückerstattet.

4. Startplatz. — Der Wettbewerber hat den Royal Aero Club von dem gewählten Startplatz zu benachrichtigen und auch so genau als möglich den Endpunkt des Fluges anzugeben. Jeder Start muß unter der Aufsicht eines Sportkommissärs des Royal Aero Club geschehen.

5. Identität des Flugszeuges. — Nur ein Flugszeug darf für jeden Versuch gebracht werden. Es kann auf der Fahrt repariert werden. Es wird vor dem Start derart

plombiert, daß es bei der Ankunft am Ziele identifiziert werden kann.

6. Zwischenlandungen dürfen nur auf dem Wasser stattfinden.

7. Das Bugieren des Fahrzeuges ist nicht verboten.

8. Start und Ziel. — Der Start kann vom Lande oder vom Wasser aus erfolgen, aber in letzterem Falle muß der Bewerber die Küstenlinie überfliegen. Die Zeitnahme erfolgt im Augenblick, wo dieselbe überfliegen wird oder wo der Boden verlassen wird. Das Landen am Ziel kann auf dem Lande oder auf dem Wasser erfolgen, doch wird auch hier die Zeit erst im Momente, wo die Küstenlinie überflogen oder der Boden berührt wird, genommen.

Sollte der Pilot zu irgend einer Zeit gezwungen sein, sein Flugzeug zu verlassen und auf ein Schiff zu steigen, so muß er den Flug wieder von ungefähr demselben Punkte antreten, von welchem aus er das Schiff bestiegen hat.

Nähere Bestimmungen sind unter den Nennungsformularen gedruckt, die im Sekretariate des k. k. Österreichischen Aero-Klubs aufliegen.

TODESOPFER.

In Frankfurt a. M. unternahm Schärer am 24. Juli einen Flug mit einem Doppeldecker eigener Konstruktion. Es begleitete ihn sein Monteur Stengler. In der Nähe des Forsthauses Biagwall fiel der Apparat herunter und begrub die beiden Flieger unter sich; der Apparat wurde vollständig zerstört. Die Flieger mußten in das Krankenhaus gebracht werden. Schärer ist verhältnismäßig leicht verletzt, dagegen erlitt der Monteur sehr schwere innere Verletzungen, denen er erlag.

Am 27. Juli verunglückte bei einem aviatischen Feste zu Hanterville bei Toulouse der Flieger Chambehois. Infolge eines Motordefektes stürzte das Flugzeug aus bedeutender Höhe ab und zerschellte vollständig. Chambehois zerschmetterte sich den Schädel und blieb auf der Stelle tot. Der verunglückte Flieger war Sekretär der Pariser Aviatikervereinigung.

Am gleichen Tage führte der im Balkankrieg bekanntgewordene Flieger Paillard in Freiburg mehrere Flüge aus und stürzte. Paillard, der bereits im Januar einen schweren Unfall erlitten hatte, erlag seinen Verletzungen.

Am 29. Juli stürzte der russische Militärflieger Tsamal auf dem Flugfelde von Gatschina aus einer Höhe von 200 m ab und blieb tot liegen.

Am 8. August verunglückte der Flugschüler Brooks in Johannisthal. Von Stiploschek im Fliegen angeleitet, wollte Brooks, der schon mehrere Wochen lang Alленflüge übte, seine Pilotenprüfung ablegen. Während des Fluges drosselte er den Motor so stark ab, daß die Maschine keine Fahrt bekam und häufig »abstutschte«. Schon bei einem der Prüfung vorhergegangenen Probe-flüge hatte er diesen Fehler gemacht und war auch erwähnt worden, den Motor voll laufen zu lassen. Infolge ihrer geringen Geschwindigkeit reagierte die »Taube« auch nicht genügend auf die Steuer und so kam es, daß Brooks, als er über den Fokker-Schuppen hinweg ins Innere der Flugbahn gelangen wollte, mit dem rechten Flügel den ca. 8 m hohen Windmesser streifte, der auf dem neuen Startplatz angestellt ist. Der hölzerne Turm fiel um. Die »Taube« stürzte ab und der Benzinank wurde beim Aufschlagen auf den Boden leck. Da der Motor noch lief, entzündete sich das anströmende Benzin an den Auspuffmännern, und im Nu stand der ganze Apparat in hellen Flammen. Es gelang, Brooks aus seiner gefährlichen Lage zu befreien. Er konnte selbst nach dem Sanitätsraum gehen, von wo er nach Ober-Schneeweide ins Krankenhaus gebracht wurde. Dort wurde eine schwere Leberverletzung festgestellt. Brooks erlag derselben tags darauf am 9. Uhr früh.

Im Lager von Krasnoje Selo bei Petersburg stürzten am 5. August der Militärflieger Polikarpow und sein

Mechaniker infolge Beschädigung einer Tragfläche des Flugzeuges ab. Beide waren sofort tot.

Am 7. August ist der hervorragende Aviatiker der englischen Armee, Oberst Sammel Franklin Cody, auf einem von ihm gebauten neuen Hydroplan durch Absturz ums Leben gekommen. Auch sein Begleiter, ein Beamter des indischen Dienstes namens Evans, blieb tot. Näheres über den Unfall an besonderer Stelle.

INTERNATIONALE AÉRONAUTISCHE FÉDÉRATION.

Vom 31. Juli bis zum 2. August tagte in Scheve-ningen die F. A. I. Vertreten waren bei dieser Haupt-versammlung Österreich durch den Präsidenten des k. k. Österreichischen Aero-Klubs Dr. Constantin Baron Economo und kaiserlicher Rat Josef Flesch, Deutschland durch den Präsidenten des Deutschen Luftschiffer-Verbandes Exzellenz Freiherrn von der Goltz, Generalsekretär Rasch, für die Freiballonsabteilung Hiedemann, Luftschiffabteilung Assessor J. Sticker, Flugzeugabteilung Hauptmann Blattmann; ferner Dr. Joseph, Geheimrat Hergesell, Major von Tschudi, Hauptmann Funke; Belgien durch Jacobs, de Brouckère, de la Hault, Vereinigte Staaten von Nordamerika durch Weymann. Frankreich durch Tissandier, Zens, Graf Castillon, Holland durch Jonkher van den Bergh, van Ternisga, Ungarn, Italien, England, Rußland, Schweiz und Portugal. Das im vergangenen Jahre in Wien neueregeltete Stim-verhältnis ergibt für Deutschland und Frankreich die Höchstzahl von 36 Stimmen, je 12 für Freiballons, Luftschiffe und Flugzeug. Die Höchstzahl von 12 Stimmen für die Aviatik haben außerdem noch England, die Vereinigten Staaten und Italien. Der Kongreß behandelte und erledigte mehrere wichtige Fragen. Die Tagesordnung wurde an dieser Stelle bereits mitgeteilt.

Die Eröffnungssitzung fand unter dem Präsidium des M. Fernand Jacobs (Belgien) statt. Der Präsident des Holländischen Aero-Klub van Ternisga und der Bürgermeister der Stadt Haag begrüßten die erschienenen Delegierten, worauf die Verhandlungen begannen. Der in Brüssel im Juni 1913 von der Spezialkommission beschlossene Entwurf eines Reglements für den internationalen Luftverkehr wurde gutgeheißen. Frankreich legte einen Entwurf von Triptyques für den Flugverkehr vor. Der von Deutschland gestellte Antrag, von nun an auch Rekords der Dauer und Entfernung bei Überlandflügen zu registrieren, wurde angenommen.

Am 1. August übernahm der inzwischen aus England eingetroffene Präsident des Royal Aero Club, Roger W. Wallace, den Vorsitz. Der schon auf früheren Kongressen und heuer wieder eingebrachte deutsche Antrag, daß aeronautische Rekords derjenigen Nation gehören sollten, deren Angehöriger sie schafft, fiel nach langer Debatte durch. Es bleibt auf Befürwortung Frankreichs der bisherige Zustand: Der Rekord gehört dem Lande, in dem der Anstieg erfolgte. Der Antrag des M. F. Jacobs, für Kugelhallons eine Ausnahme zu machen, da sie bei Rekordflügen über mehrere Länder ziehen, wurde gleichfalls abgelehnt. Deutschland lehnte ferner den Antrag eingebracht, daß für die Zeitmessung bei Fernflügen die kostspieligen Fünftelsekundenuhren als unnötig zu erachten seien. Das wurde abgelehnt. Angenommen dagegen

wurde der gleichfalls von Deutschland eingebrachte Antrag, die Bedingungen für den Erwerb des Flugzeugführerzeugnisses zu erschweren. Es wurde beschlossen, daß statt der bisher geforderten Mindestflughöhe von 50 m bei der Pilotenprüfung 100 m erreicht werden müßten. Ferner soll der Schüler aus einer Höhe von mindestens 100 m einen Gleitflug ausführen. Ein weiterer deutscher Antrag, dahingehend, daß eine Revision der Bestimmungen für den Erwerb des Luftschiffführerzeugnisses vorgenommen werden solle, wurde auf des Amerikaners Weymann Vorschlag an eine Kommission verwiesen. Ferner wurde über das Reglement für das Gordon-Bennett-Rennen für Flugmaschinen im Jahre 1914 debattiert und schließlich folgendes festgesetzt: Das Rennen ist eine Geschwindigkeitsprüfung über 200 km, die auf einem Fingelde von mindestens 5 km Umfang ausgetragen werden muß. Während des Fluges soll von dem Flieger eine durchschnittliche Mindesthöhe von 30 m eingehalten werden. Sieger ist, wer die Strecke in der besten Zeit hinter sich bringt. Auf eine Anfrage Österreichs wurde die Bestimmung für Höhenrekords im Passagierflug dahin präzisiert, daß kein Passagier durch Ballast ersetzt werden darf. Nach dem Kassenbericht des M. Tissandier wurde der Mitgliedsbeitrag für 1914 auf 50 Francs pro Stimme festgesetzt.

Abends gab die Stadt Haag den Kongreßteilnehmern ein Bankett und am folgenden Tage waren die Herren Gäste des Niederländischen Aero-Clubs.

Am 2. August wurden zuerst einige unbedeutende Änderungen des Reglements beschlossen. Sodann wurden die Bedingungen für den Erwerb des Führerzeugnisses für Lenkballons modifiziert. Statt des bisherigen Mindestalters von 18 Jahren wird jetzt ein Alter von 21 Jahren gefordert. Freiballonsführer können nach 20 Fahrten Luftschiffführer werden, während Bewerber, die das Führerzeugnis für Lenkballons nicht besitzen, mindestens 25 Fahrten machen müssen. Der bisher vorgeschriebene Besitz des Freiballonszeugnisses ist somit nicht mehr Bedingung. Neu eingeführt wurde eine theoretische Prüfung. Sodann wurde die Einführung einer Geschäftsordnung für Sitzungen beschlossen und die Ausarbeitung dem Bureau übertragen. Der Generalsekretär Graf Castillon de St. Victor legte sein Amt nieder, weil er große Reisen vor hat. Tissandier wurde an seine Stelle gewählt. Zum Kassier wählte die Versammlung Ernest Zens. Zum Ort des nächsten Kongresses (1914) wurde Petersburg gewählt, zu dessen Gunsten Deutschland und die Schweiz ihre Einiadungen zurückzogen. Damit endigten die Verhandlungen. Im weiteren Verlaufe des Tages besichtigten die Kongressisten Rotterdam, machten eine kleine Meerfahrt und versammelten sich abends zu einem Festbankett.

BEZUGSPREISE

„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“:

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn	14 Kronen
für Deutschland	12 Mark
für das übrige Ausland	16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die „Wiener Luftschiffer-Zeitung“ bitten wir unter Beibehaltung des Bezugspreises — am liebsten mittels Postanweisung oder durch die Postsparkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 9, zu richten.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AERO-KLUB.

(Offizielle Mitteilungen.)

Se. Majestät der Kaiser hat ein ihm überreichtes Exemplar des letzten Klubjahrbuches baldvollst entgegengenommen und dem k. k. Österreichischen Aero-Klub dafür seinen Allerhöchsten Dank aussprechen lassen.

Bei der am 30. April von Herrn Ingenieur Paul Kürt unternommenen Auffahrt beträgt die zurückgelegte Strecke richtiggestellt 357 km.

Sonntag den 27. Juli unternahm Herr Richard Bruckner im Ballon „Tillys“ behufs Erlangung der Führerschaft eine Solofahrt. Der Anstieg erfolgte um 9 Uhr 15 vom Klubplatze. Der Ballon überquerte den Donaukanal bei Erdberg, überflog die Simmeringer Heide, den Zentralfriedhof, Schwechat-Kiederling, Rannersdorf, Zwölfaxing, Pellendorf, ging dann östlich von Maria-Lanzendorf über Himberg, Gutenhof. Um 10 Uhr 45 Min. erfolgte bei der Bahnstation Gutenhof-Velm eine glatte Landung. Die zurückgelegte Strecke beträgt 19 km, die größte erreichte Höhe 1000 m.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Couannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques.

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

„La Navigazione Aerea“ Italienische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. Luigi Mina
vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Gruppe.

Herausgegeben vom Verlag
E. Voghera, Via Po 3, Rom.

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angeschlossenen Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen
Konstruktionschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Hefen von 24 bis 32 Seiten mit
technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung
der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen — Kugelballons, Lenk-
ballons und Aeroplane — Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luft-
schiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:

ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ 13 „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

Erscheint einmal im Monat.

DEUTSCHE BALLONFÖHRERINNEN.



FRAU VON QUAST.

(Siehe den Artikel »Die deutsche Frau im Ballon« in Nr. 10 und 11 der »Wiener Luftschiffer-Zeitung«.)

NOTIZEN.

INFANT ALFONSO VON BOURBON lernt bei Illner in Aspern auf einem Etrich-Eindecker fliegen.

DER REAL AERON-CLUB von Spanien hat vor kurzem in seiner Hauptversammlung den Marquis von Albucemas zum Präsidenten gewählt.

4260 METER HOCH flog am 31. Juli Linnekogel auf dem Flugplatz Rothhausen bei Essen a. d. Ruhr und überbot damit den bisherigen deutschen Höhenrekord um 1000 m.

VON MAILAND aus flog am 1. August der Italiener Cerasco auf dem Eindecker »Gabbardine« mit drei Passagieren in 2 Stunden 38 Minuten 22 Sekunden nach Venedig — eine Strecke, die 260 km beträgt.

MIT SIEBEN PASSAGIEREN flog der russische Aviatiker Sikorski am 1. August in Petersburg eine Stunde vier Minuten lang und legte dabei 84 Werst (über 90 km) zurück.

AMUNDSEN, der berühmte Südpolarforscher, befindet sich gegenwärtig in Paris und lernt dort fliegen. Er soll die Absicht haben, seine nächste Expedition nach der Polarregion aus mit zwei Wasserflugzeugen auszurüsten.

AUF 8060 METER steigt jetzt der italienische Höhenrekord im Einseilflug. Der Offiziersflieger Brack hat diese Höhe am 27. Juli über San Francesco al Campo er-

reicht und damit die Leistung von Bouglivanui (2800 m) verbessert.

MIT EINEM TOTALISATEUR ist das vom 15. bis 18. August stattfindende »Aéroplanturiere« in Gotha ausgestattet. Diese Einführung kann nur als eine traurige Verirrung bezeichnet werden, die sich früher oder später bitter rächen wird.

FRANZ MIKULETZKI, k. u. k. Linienschiffsleutnant, hat am 28. Juli seine Pilotenprüfung in Wiener-Neustadt abgelegt. Er gehört der erst vor wenigen Wochen zum aviatischen Kurs kommandierten Gruppe von Marineoffizieren an.

IN KARLSBAD fanden am 27. Juli auf der Rennbahn Schauläufe eines männlichen und eines weiblichen Piloten statt; d. h. sie glückten nur dem Aviatiker Borgotti, während Fräulein Mietta vergebliche Versuche machte, mit ihrem Aéroplan in die Luft zu kommen.

PRÄSIDENT POINCARÉ hat das Protektorat über die Flugwoche in Reims, wo am 29. September der aviatische Gordon Bennett-Bewerb zum Anstrag kommt, sowie über die am 12. Oktober von Paris aus stattfindende Gordon Bennett-Wettfahrt der Kugelballons übernommen.

HELMUTH HIRTH tat am 5. August in Johannthal einen gefährlichen Sturz. Er hatte mit einem Albatros-Eindecker mehrere Runden absolviert, als der Apparat plötzlich umkippte und jäh abstürzte. Hirth blieb ganz unversehrt, während der Apparat total zerschmetterte wurde.

IN ALDERSHOT, England, brach am 23. Juli in der Halle des für die Marine bezogenen Parseval-Luftschiffes ein Brand aus. Es gelang den Austrägungen des Löschpersonals, das Luftschiff mit knapper Not vor der Zerstörung zu retten. Die englische Motorluftschiffahrt hat wirklich beständig mit unliebsamen Zwischenfällen zu tun.

JOHN STERCK verließ am 26. Juli Paris im Aéroplan, um nach England zu fliegen. Es waren ihm Blumen mitgegeben worden, welche Madame Poincaré der Königin von England sandte. Sterck erlitt einen Sturz unweit von Ostende. Das Flugzeug wurde dabei zerstört, der Pilot leicht verletzt; er setzte die Reise per Dampfer fort.

DER »BAYARD CLÉMENT VI« ist ein neues französisches Luftschiff von 6000 m³ Inhalt. Am 31. Juli hat es die erste Probefahrt bei Paris gemacht. Es ist bei der Konstruktion des Luftschiffes großer Wert auf das dynamische Steigen und Sinken gelegt worden. Darauf bezügliche Versuche sowie Proben im Rückwärtsfahren verließen vollkommen befriedigend.

IN WIENER-NEUSTADT sollte doch heuer auch wieder ein Flugmeeting abgehalten werden, aber man hört bis jetzt noch gar nichts davon. Wir würden es für sehr unrichtig halten, wenn man diesen wunderbaren Flugplatz, der doch die Wiege der ganzen österreichischen Aviatik war, jetzt ganz links liegen ließe!

EIN ARGES FIASKO war kürzlich die Zuverlässigkeitsfahrt der Wasserflugzeuge auf den Seen in Nordamerika (International Great Lakes Reliability Cruise) von Chicago nach Detroit. Die Aufgabe war freilich etwas groß; 800 Meilen (bei 1900 km) für die unbeholfenen Wasserflugzeuge. Die wenigen Apparate, die teilnahmen, wurden denn auch bald havariert.

ENGLANDS AÉROPLANFLOTTE sollte nach einer Mitteilung, die der Kriegsminister Seely kürzlich im Unterhause machte, 120 Flugzeuge stark sein. Am 30. Juli berichtete dagegen der Abgeordnete Hicks, ein Mitglied der Opposition, bei den Debatte über den Heeresetat, daß nach seinen Feststellungen die Armee nur 43 flugfähige Flugzeuge besitze, und daß von diesen im Kriegsfall nicht mehr als 23 brauchbare in Betracht kämen.

BEI SCHÜTTE-LANZ in Mannheim will nun die deutsche Reichsregierung als Ersatz für den bei Schneidemühl gestrandeten Militärflugzeuger »S.-L. 1« eine neuen Luftkrenzer in Auftrag geben. Die geborgenen und

noch brauchbaren Teile des zerstörten Luftkreuzers sollen bei dem Bau des Ersatzschiffes Verwendung finden. In Mannheim ist übrigens schon ein zweiter, für die Militärverwaltung bestimmter Luftkreuzer, der S.-L. 2a, im Bau.

EINEN NEUEN WELTREKORD im Hochflug mit drei Passagieren schuf am 27. Juli der englische Aviatiker Henry Hawkes in Brooklands, indem er 2595 m erreichte. Den Rekord hatte vorher Theben mit 2150 m inne. Henry Hawkes ist übrigens Inhaber der englischen Höhenrekords mit einem Passagier (3840 m) und mit zwei Passagieren (3400 m).

EINEN LETZTEN GRUSS überbrachte Stiefvater im Fluge seinem verstorbenen Kameraden Brooks. Stiefvater stieg am 5. August in Johannisthal bei starkem Winde mit einer A. F. G.-Tanbe, einer Maschine, die er noch nie geflogen hatte, auf und flog nach Britz, wo er über dem Krankenhaus einen Kranz abwarf. Stiefvater, der in ca. 500 m Höhe flog, senkte sich über dem Krankenhaus im Gleitfluge auf 80 m herab, stieg dann wieder hoch empor und flog nach Johannisthal zurück, wo er glatt landete.

HENRI SALMET, der bekannte Blériot-Flieger, welcher den ersten Flug Paris-London ohne Unterbrechung ausgeführt hat, wollte am 27. Juli einen Blériot-Zweitour in London abfliegen. Er verließ 7 Uhr morgens Buc, landete nach einer Zwischenlandung in Rouen in Grotout an der Somme-Mündung und flog sofort auf das Meer hinaus. Aber 2½ Meilen weiter blieb der Motor stehen und die Maschine fiel ins Wasser. Glücklicherweise schwamm sie so lange an der Oberfläche, bis Fischerboote den Piloten aufnehmen konnten.

KUSMINSKI, ein Neffe Tolstois, plant, wie aus Petersburg gemeldet wird, einen Flug um die Erde, den er Anfang September antreten will. »Die Luftreise«, so heißt es, »woll von Petersburg über Java nach Australien, von dort über den Panamakanal (?) nach Südafrika, Kapstadt und Johannesburg führen. Im nächsten Frühjahr will Kusminski über die Sahara nach Marseille und Paris fliegen und von dort nach Petersburg zurückkehren. Bei dem Fluge um die Erde sollen den russischen Flieger ein russischer und ein französischer Mechaniker begleiten.«

IM KOLOMANNSWALD bei Zell am Moos in Oberösterreich landete am 29. Juli um 1 Uhr nachmittags der um 8 Uhr morgens in München aufgestiegene Kugelballon »Sirius« der bayerischen Militär-Luftschifferkompagnie. Im Korbe befanden sich der Führer Oberleutnant Lech, Hauptmann des Generalstabes Hörnig, Oberleutnant List und Oberleutnant Endres. Man hatte die Landung wegen drohenden Gewitters beschleunigt. Die Landbevölkerung löste den Ballon von den Baumkronen, in welche er sich verwickelt hatte, worauf die Bergungsarbeit glatt vor sich ging.

DAR GORDON BENNETT-FLIEGER der Aéroplane findet heute bekanntlich in Frankreich statt. Der Aéro-Club de France arrangiert aus diesem Anlasse ein großes Meeting in Reims auf dem Flugplatz von Bétheny, wo eine 10 km lange Bahn zur Verfügung steht. Die Tage des Meetings sind der 27., 28. und 29. September. Der erste dieser Tage ist dem französischen Auswahlflug für den Gordon Bennett-Wettbewerb gewidmet. Dieser selbst findet am letzten Tage statt. Nennungen liegen von sechs Nationen vor: Frankreich, England (je drei), Amerika (zwei), Italien, Deutschland, Belgien (je eine).

BEI WINAR in der Bezirkshauptmannschaft Preran ging am 1. August in den Nachmittagsstunden ein russischer Kugelballon mit zwei russischen Offizieren als Insassen nieder. Nach den Angaben der Offiziere war der Ballon auf seiner Probefahrt Petersburg-Warschau vom Sturme über die österreichische Grenze getrieben worden, wodurch sie zur Landung gezwungen wurden. Die Bergung wurde unter Beihilfe der von der Bezirkshauptmannschaft requirierten Gendarmen glatt durchgeführt. Die beiden russischen Offiziere erhielten am 2. August vom Korpskommando Krakau die Erlaubnis zur Rückreise.

KORPORAL VARGA, der erste Flugpilot aus dem Mannschafstande unserer Armee, hat am 8. August einen schönen Überlandflug absolviert. Er stieg um 5 Uhr früh in Fischamend auf und flog in einer Höhe von 1000 m nach Ungarn ab. Er überflog Bruck an der Leitha und den Neusiedler See und erreichte die Stadt Raab, wo er wendete und den Rückflug antrat. Über Preßburg kam er nach Fischamend zurück und landete um 7 Uhr 30 Minuten. Er hat die 170 km lange Strecke in 2½ Stunden zurückgelegt und mit diesem Fluge eine der Hauptbedingungen für die Erlangung des Feldpiloten titels erfüllt.

ENGLANDS KRIEGSMINISTERIUM hat eine Konkurrenz für Aéroplanmotoren ausgeschrieben, die international offen ist. Die Motorstärke soll zwischen 90 H. P. und 200 H. P. liegen. Das Gewicht des Motors mit Zubehör und Betriebsstoff für sechs Stunden darf 5 kg pro Pferdekraft nicht übersteigen. Die praktischen Erprobungen sollen am 1. Februar 1914 beginnen. Der erste Preis beträgt 5000 Pfund Sterling, außerdem sollen Aufträge in der Gesamthöhe von 40.000 Pfund Sterling vergeben werden. Die Motoren müssen sich ebenso gut für die Landeäroplane als auch zum Einbau in Wasserflugzeuge eignen.

DAS NEUE MARINELUFTSCHIFF »L. Z. 2« ist in Friedrichshafen auf der Zeppelin-Werft fertig und soll in der nächsten Woche flugbereit sein. Ende dieses Monats erfolgt die Ablieferung an die deutsche Marineverwaltung. Die Besatzung des neuen Luftschiffes wird sich aus 19 Mann zusammensetzen. Der Rammgehalt wurde um 4000 m³, nämlich von 28.000 auf 27.000 m³ erhöht. Das Luftschiff wird zunächst in Johannisthal bei Berlin stationiert werden. Im Frühjahr sollen dann die beiden Marineluftschiffe auch der bis dahin zu vollendenden Doppelrehalle bei Kuxhaven gebracht werden und dort den ständigen Haten erhalten.

ZUR BESSEREN ORIENTIERUNG der Aviatiker bei Überlandflügen hat die französische Fliegervereinigung einige Vorschläge ausgearbeitet und sie allen am Flugsport interessierten Korporationen mitgeteilt. Die Flieger schlagen vor, daß an Bahnhöfen, Gasometern, Flugschuppen und den hauptsächlichsten Gebäuden der Ortschaften der Name des betreffenden Ortes verzeichnet wird, daß auf Flugplätzen oder Landestellen die zur Landung geeigneten Plätze durch große Kreise oder Kreuze kenntlich gemacht werden und daß auf Flugstegen und anderen Gebäuden Wimpel angebracht werden, die dem Flieger bei der Landung die Richtung des Windes anzeigen.

EIN BALLONABSTURZ, der dank der guten Führung nicht zu einer Katastrophe wurde, ereignete sich am 29. Juli in Belgien. Dumortier und vier andere Sportleute stiegen bei Forest in Brüssel auf. Als der Ballon bei Tonreppe in 1500 m Höhe schwebte, riß die Hülle auf und der Ballon geriet natürlich in ein rapides Fallen. Die Aeronauten verloren die Geistesgegenwart nicht, sondern warfen nach und nach den Ballast und alle beweglichen Gegenstände über Bord. Sie verlangsamten den Fall des Ballons soweit, daß die Erschütterung bei der Landung nicht allzu arg war. Der Ballon setzte sich übrigens glücklicherweise auf einer gut federnden Baumkrone in einem Schloßpark nieder.

JULES VÉDRINES hatte am 26. Juli einen Unfall. Er verließ seitlich morgens Paris in einem Eindecker, um sich nach Limoux zu begeben. Es war ¼7 Uhr früh und Védérines befand sich bei Langoiran unweit von Bordeaux, als der Benzinbehälter zerbarst. Der Pilot schritt zur Landung, doch unglücklicherweise verhielten sich die Wolken gegen ihn. Védérines geriet auf schlechtes Terrain und zog sich bei der Landung, die natürlich darnach ansah, einige Verletzungen, namentlich am Gesicht, an einer Hand und an einem Schenkel zu. Der Apparat, der sich überschlug, ging in Trümmer. Die Fortsetzung der Fahrt nach Limoux mußte natürlich per Eisenbahn geschehen.

EIN NEUES STARRLUFTSCHIFF will man jetzt in Frankreich bauen, nachdem der Spiess-Ballon, wie

es scheint, die auf ihn gesetzten Hoffnungen nicht gerechtfertigt hat. Das neue Luftschiff soll das größte Luftschiff der Welt werden, ungefähr doppelt so groß wie ein »Zeppelin«. Zehn Motoren von je 150 H. P. sollen in dem Luftschiff angebracht werden. Der Erbauer, Ingenieur Pitet, hofft, daß er ohne Schaden für das Luftschiff eine Geschwindigkeit von 115 bis 120 km pro Stunde erreichen wird. »In drei Gondeln«, besagt eine Beschreibung, »die in einem Abstand von je 40 m an dem Luftschiff befestigt sind, werden insgesamt außer der Bedienungsmannschaft 180—200 Passagiere (?) untergebracht werden können.« Zum Bau dieses Riesenschiffes will die französische Heeresverwaltung dem Ingenieur 500.000 Francs beisteuern.

VERHAFTET wurde am 5. August in Paris der wohlbekannte Flugzeugkonstrukteur Armand Deperdussin. Das sensationelle Ereignis erfolgte auf Grund der Anzeige einer Finanzierungsgesellschaft, die Deperdussin viele Millionen vorgestreckt hatte und ihn nun des betrügerischen Bankrotts beschuldigt. Deperdussin protestierte gegen die Verhaftung. Er behauptet, daß ihm die Gelder zu 25 Prozent geliehen worden seien. Er bezeichnete das Vorgehen auch deshalb als ungerechtfertigt, weil er dieses Jahr sicher auf eine Million rechnen dürfe und vom Kriegsministerium 800.000 Francs zu erwarten habe; seine Geschäfte seien im besten Gange. Die Schwindelereien Deperdussins begannen schon in früherer Zeit, wo er — abgesehen von zahllosen anderen Beschäftigungen — Makler in Seidenwaren war. Es scheint, daß Deperdussin durch sein Aëroplangeschäft vergeblich die Millionen zurückzugewinnen hoffe, um die er die Finanzierungsgesellschaft geschädigt hatte.

EDUARD SPELTERINI, der bekannte Schweizer Aëronaut, hat wieder einmal eine sehr schöne Alpenfahrt gemacht. Seine Passagiere waren die Herren George aus Genf, Deuker aus Hamburg und Dr. Bichly aus Kandersteg, Schweiz. Die Aërofahrt mit dem Ballon »Sirius« fand am 3. August vormittag von Kandersteg aus statt. Die Reise ging bei mäßigem Wind über das Balhorn, den Lötschenpaß, das Rhodental entlang, links am Weißhorn vorbei, über einen Teil der Mischabelgruppe und über den Monte Rosa, der um 7 Uhr abends passiert wurde. Nach dieser wundervollen Fahrt, welche bis über 6000 m emporführte, landete der »Sirius« gegen 10 Uhr abends auf einer Alm oberhalb Alagna auf der Südseite des Monte Rosa. Infolge großer Dunkelheit gestaltete sich die Landung im stark durchschnittenen Gelände äußerst schwierig. Der Ballon hatte sich in einem hohen Lärchenbaum gefangen. Die Gesellschaft mußte die Nacht im Korb zubringen. Alagna liegt im Jesiatal in der italienischen Provinz Novara.

FÜR DEN RUNDFLUG um die britischen Inseln, für den die »Daily Mail« einen Preis von 5000 Pfund ansetzte, sind nur vier Meldungen abgegeben worden. Es wurden folgende Apparate genannt: Cody (Führer Cody), Sopwith (Führer X.), Bedley (Führer X.) und Short (Führer Mac Lean). Das Rennen ist für Wasserflüge bestimmt und nur für britische Konstruktionen offen. Jede Maschine muß außer den Piloten einen Passagier an Bord haben. Kontrollstationen sind an folgenden Stellen eingerichtet: Southampton, Dover, Yarmouth, Scarborough, Montrose, Peterhead, Cromarty, Oban, Belfast, Dublin, Milford-Port und Salmouth. An jeder Kontrollstation müssen die Teilnehmer 30 Minuten Aufenthalt nehmen. Diese Zeit wird jedoch nicht gewertet. Im übrigen muß die Rundreise in 72 Stunden vollendet sein. Je fünf Teile des Motors und des Fahrzeuges werden plombiert und zwei dieser Teile müssen nach Beendigung einer Teilstrecke mindestens intakt sein. An jeder Kontrollstation dürfen die Konkurrenten Reparaturen ausführen und Betriebsstoff aufnehmen. Führer und Passagier können während des Rundfluges wechseln. — Cody ist inzwischen verunglückt.

EINEM BESCHLEUNIGUNGSMESSEUR für Flugzeuge gilt ein mit 2000 M. dotiertes Preisenscheitern der deutschen wissenschaftlichen Gesellschaft für Flugtechnik. Die gefährlichen Beanspruchungen, welche ein Flugzeug im Fluge oder landend ausgesetzt ist, sind im

wesentlichen abhängig von den zur Tragfläche winkelrechten Kräften, während diejenigen parallel den Tragflächen gegen diese zurücktreten. Es wird die Aufgabe gestellt, ein Instrument zu schaffen, das die Schwankungen und Großwerte der scheinbaren Schwerkraftskomponente winkelrecht zu den Tragflächen aufzeichnet, und das somit im Stande ist, über deren Größe und Häufigkeit Erfahrungen zu sammeln. Für die beste Lösung dieser Aufgabe wird ein erster Preis von 1500 M., ein zweiter Preis von 500 M. ausgesetzt. Das Preisgericht behält sich jedoch das Recht vor, die Gesamtsumme von 2000 M. auch anders zu verteilen. Die Zulassung zum Wettbewerb wird am 1. Juli 1914 geschlossen. Bis zu diesem Tage müssen Instrumente, die am Wettbewerb teilnehmen sollen, plombiert und eingeschrieben bei der Deutschen Versuchsanstalt für Luftschiffahrt, E. V., Adlershof, eingegangen sein.

LÉON LETORT, der am 13. Juli ohne Zwischenlandung von Paris nach Berlin geflogen ist, versuchte am 23. Juli, den Rückweg im Aëroplan mit einer Passagierin zurückzulegen. Die Begleiterin, welche mit ihm das Flugzeug bestieg, war die russische Fliegerin Galantschikow. Die Abfahrt geschah um 4 Uhr 21 Minuten morgens. Um 7 Uhr 30 Minuten landete Letort, weil Nebel ihn behinderte, auf der Fahrwalder Heide bei Hannover. Das Wetter verschlechterte sich, und so setzte Letort erst tags darauf am 4 Uhr 43 Minuten früh die Reise fort. Um 7 Uhr früh mußte er abermals eine Notlandung vornehmen. Er kam bei der Wöllner Straße nahe von Köln zur Erde. Es gelang ihm nur mit knapper Not, über das Dach einer Villa hinweg in einem Rüdenfeld niedergehen. Er erlitt eine leichte Verletzung, der Apparat einige Beschädigungen. Das Flugzeug wurde demontiert, nach Butzweilerhof gebracht und wieder in Stand gesetzt. Am 26. Juli um 1/2 12 Uhr fuhr Letort mit Fräulein Galantschikow von Köln aus weiter, aus dem Flug nach Paris wurde aber wieder nichts. Der Aviatiker kam in Nebel, wich von seiner Richtung ab und ging um 4 Uhr, nach einem Fluge von 450 km, zu Montargis nieder, um Benzin einzusammeln. Bei der Landung überschlug sich der Apparat, doch kamen Letort und seine Gefährtin ohne Verletzungen davon.

DER FLUGER KÖLN—KÖNIGSBERG, den am 22. Juli der Fliegeroffizier Leutnant Joly mit dem Generalstabshauptmann Osius ausführte, fand noch eine Fortsetzung. Die beiden Aviatiker begaben sich auf dem Luftwege wieder nach Köln zurück. Der Führer Joly nahm am 23. Juli den Weg über Jüdinthen nach Pöhl. Man erwartete den kühnen Flieger noch abends auf dem Johannistaler Flugplatz, da er aber nicht eintraf, ergaben sich Besorgnisse, zumal auch an diesem Tage ungewöhnlich schlechtes Wetter herrschte. Leutnant Joly hat sich jedoch in Danzig zu einer Landung entschlossen, da es aussichtslos war, noch bis nach Berlin zu gelangen. Am nächsten Morgen um 9 Uhr 5 Minuten stieg der Fliegeroffizier zum Weiterfluge auf und landete um 12 Uhr 50 Minuten glatt in Döberitz. Für die 440 km lange Strecke benötigte er nur 3 1/4 Stunden, ein Resultat, das um so bemerkenswerter ist, als der Flug durch starke Böen vielfach behindert wurde. Am 25. Juli trafen die beiden Offiziere in Köln ein. Die bemerkenswerteste Strecke des Fluges war natürlich sein erster Teil Köln—Königsberg. Zunächst wurde dabei die zirka 500 km lange Strecke Köln—Berlin in vier Stunden bewältigt, und zwar unter schlechten Witterungsverhältnissen. Fast während der ganzen Flugzeit hatte Leutnant Joly mit schweren Böen zu kämpfen, indes Hauptmann Osius wegen des Nebels Schwierigkeiten bei der Orientierung hatte. Von Berlin aus erreichte Leutnant Joly in etwas mehr als vier Stunden Königsberg. Die Gesamtstrecke ist in der Luftlinie gemessen etwas über 1100 km lang und die Flieger brauchten für sie bloß 8 Stunden 5 Minuten.

ZUR AUSBILDUNG VON OFFIZIEREN für den Beobachterdienst in Aëroplanen und Lenkbalkons hat die französische Heeresleitung eigene Kurse eingerichtet. Diese finden für Beobachtungsoffiziere in Flugzeugen auf den

großen Truppenübungsplätzen Sissone, Maily und Chalons statt, für solche Offiziere in Lenkbalkons in den Festungen Mauberge, Tonl und Verdun. Nach Sissone wurden Generalstabsoffiziere einberufen, die schon 1912 als Beobachter ausgebildet worden sind, nach Maily wurden Generalstabsoffiziere beordert, die noch keinen solchen Lehrkursus durchgemacht haben, und in Chalons soll nur eine Anzahl Kavallerieoffiziere ausgebildet werden. Für jeden Übungsplatz ist ein Flugzeuggeschwader bestimmt, das nach den Vorschriften aus sechs Flugzeugen erster Linie und zwei in Reserve bestehen soll. Es ist aber bezeichnend für den Mangel an branchenaren Militärluftzeugen, der vorhanden sein soll, wenn er auch offiziell nicht zugegeben wird, daß es in den Ausführungsbestimmungen zu obiger ministerieller Verfügung hieß, es sollte aus den Mobilmachungsbeständen die erforderlichen Flugmaschinen entnommen werden, wenn sie nicht in hinreichender Zahl bei den aktiven Geschwadern entbehrlich wären; ein siebentes Flugzeug sei als Reserve zu liefern. Die Flugübungen sollen in Flügen von kurzer Dauer und in geringer Höhe beginnen, damit sich die betreffenden Offiziere allmählich an die an sie gestellten Anforderungen im Beobachten, Kartelezen, Niederschreiben von Meldungen, Besprechen mit dem Flugzeugführer etc. gewöhnen. Später sollen dann die Flüge bis auf eine oder auch mehrere Stunden ausgedehnt werden, wobei sich die Flugzeuge in der Mindesthöhe von 800 m zu halten haben.

EIN AVIATIKER-DENKMAL ist zu Ehren der verunglückten österreichischen Offizierspiloten Oberleutnant Eduard Nittner und Oberleutnant Aristide von Petrovics im Parke der Theresianischen Militär-Akademie zu Wiener-Neustadt errichtet und am 26. Juli feierlich enthüllt worden. Der Akademie-Kommandant FML. Josef Roth hat die Anregung zu der Herstellung des Denkmals gegeben. Dieses Monument hat die Form eines marmornen Obelisks, welcher durch eine Naturgewalt abgebrochen ist. Der abgestürzte obere Teil des Obelisks liegt zu Füßen des Denkmals und trägt die Inschrift: »Treue bis in den Tod«. Der Obelisk selbst trägt die Widmung: »Dem Andenken der im Kampfe um die Beherrschung der Luft gefallenen Neustädter gewidmet und der Sockel die Inschrift: »Errichtet von der Theresianischen Militär-Akademie und den Jahrgangskameraden 1918«. Auf der einen Seite des Denkmals steht die Inschrift: »Oberleutnant des Infanterieregiments Nr. 88 Eduard Nittner, k. u. k. Feldpilot, ausgemustert 1906, überflog am 3. Mai 1912 als Erster den Semmering und gestorben am 17. Februar 1913 in Fischamend und auf der anderen Seite: »Oberleutnant des Infanterieregiments Nr. 76 Aristide von Petrovics, k. u. k. Pilot, ausgemustert 1900, gestorben am 4. November 1912 in Görz.« Das Denkmal ist von Oberleutnant von Brosch der Theresianischen Militär-Akademie entworfen und vom Steinmetzmeister J. Staugl in Wiener-Neustadt in der Cava Romana bei Nabresina ausgearbeitet worden. Es steht, von einem hübschen Gartenparterre umgeben, zwischen dem Maria Theresien-Monument und dem Gefallendenkmal an dem Krenznagelpunkt der Hauptallee und der Roseuhügelallee.

LEUTNANT Z. S. VON GORRISSEN, ein deutscher Marineflieger, führte am 26. bis 27. Juli von Kiel einen hübschen Überseeflug aus, dem folgende militärische Aufgabe zu Grunde lag: »Von Gorrissen soll, begleitet von dem Obermaschinistenmaat Bähr, den Ago-Wasser-Doppeldecker nach einem dreistündigen Übermeerfluge nach Warnemünde bringen, dort ohne bereit gestellte Mittel abmontieren, sich Wagnos requirieren und dann das Flugzeug per Bahn nach Kiel zurückschicken.« Leutnant zur See Karl von Gorrissen stieg am 1/6 Juli morgens samt dem Passagier mit jenem neuen 100pferdigen Wasserflugzeug auf, das von seinem Bruder Ellery von Gorrissen wenige Tage vorher an die Kieler Marineflugsation abgeliefert worden war. Da die Wolken sehr tief hingen, stieg der Offizier auf 2000 m Höhe. Unter sich hatten die Flieger ein andurchsichtiges Wolkenmeer, über dem sie, sich nach Kompaß und Sonne orientierend, über

zwei Stunden dahinflogen. Endlich setzte Leutnant von Gorrissen zum Gleitflug an und ließ sich auf das Meer herunter. Da der Nebel bis auf das Wasser herabreichte, sah er erst nicht, wo er sich befand. Endlich bemerkte er in unmittelbarer Nähe ein Seebad. Es war das Ostseebad Arensee in Mecklenburg. Der Flieger ließ nun das Landfahrgestell seines Doppeldeckers herunter und fuhr unter dem Jubel der Badegäste auf den Strand hinauf. Der Flug, der im weitem Bogen ungefähr über 250 km führte, hat 2 1/2 Stunden gedauert. Die geradlinige Entfernung zwischen Kiel und Arensee beträgt 115 km. Tags darauf stieg der Offizier mit seinem Begleiter am frühen Morgen wieder auf, um an sein Ziel zu kommen. Er traf trotz Nebels in Warnemünde glatt ein und erfüllte die gestellte Aufgabe.

HELLMUTH HIRTH flog am 25. Juli in fünf Stunden ohne Zwischenlandung von Berlin nach Mannheim. Er berichtete über den Flug: »Meine Absicht, nach Mannheim zu fliegen, entsprang nicht dem Wunsch, mich um die 3000 Mark-Monatssumme der Nationalflugschende zu bewerben, sondern nur endlich einmal dem müßigen Gerede ein Ende zu machen, daß der Benzsche Flugmotor wohl den Kaiserpreis erhalten habe, sich aber nicht für den Flingsport eigne. Mein Flug hat seine Tauglichkeit bewiesen. Ich bin mit seiner Leistung voll zufrieden. Der Motor hat eine 25stündige Betriebsdauer hinter sich. Er ist in eine Schalmaschine eingebaut, mit der in Johannisthal täglich geübt wird und mit der ich auch nach Mannheim geflogen bin. Erstaunlich ist der geringe Benzinverbrauch des Motors. Er benötigte pro Stunde nur 25 l. Die Maschine wird abmontiert und nach Johannisthal zurückgeschickt. Als ich mit meinem Begleiter, Flugschüler Otto, heute früh 8 Uhr 50 in Johannisthal abflog, war es noch ziemlich dunkel. Ich schraubte mich gleich in eine Höhe von 1000 m. Unter mir war ein dichtes Wolkenmeer, so daß ich mich nach Uhr, Kompaß und Sonne orientieren mußte. Wohl 1 1/2 Stunden flog ich über dem Wolkenmeer, das in herrlichem Sonnenglanz dalag. Nach geraumer Zeit kam ich in eine doppelte Wolkenachicht und sah mich nun genötigt, mich auf über 2000 m zu heben. Hier oben war es bitter kalt. Scharfe Böen faßten uns. Mit der freien Hand war ich bemüht, meine steilgefrorenen Beine zu massieren. Mehrfach mußte ich gewaltigen Kumuluswolken ausweichen, die sich mir drohend in den Weg stellten. In den Regionen, in denen ich flog, ergreift den Menschen ein fast unbewusstes Schlafbedürfnis. Wenn man aber den Mund öffnet, um zu gähnen, dann ging es wie ein Blasebalg durch den ganzen Körper. Erst bei Meinungen gewann ich einen Anblick auf die Erde und regulierte meinen Kompaß nach Durchquerung längerer Wolkenmassen überflog ich den Spessart, Aschaffenburg und folgte eine Strecke dem Lauf des Mains. In der Rheinebene traf ich fast wolkenlose Luft an. Auch der Wind war nicht bedeutend. Ich landete glatt vor dem Hauptgang der Fabrik von Benz & Co. Die von mir zurückgelegte Strecke beträgt in direkter Luftlinie 475 km.«

IN BÖHMEN erschien am 3. August zum ersten Mal ein Zeppelin-Ballon. Auf einer Fahrt von Leipzig nach Plauen machte das Luftschiff »Sachsen« einen Abstecher nach Bad Elster, überflog dann die böhmische Grenze und kreuzte über dem böhmischen Orte Grün bei Asch. Es konnte vom Heilberg aus gut beobachtet werden. Er waren übrigens tausende Personen aus Asch und Umgebung nach Bad Elster gepilgert, wo im ganzen wohl mehr als 50.000 Zuschauer versammelt waren. Etwa eine halbe Stunde vor der Ankunft des »Sachsen« ereignete sich ein erheblicher Zwischenfall. Nachdem die Menge schon eine Stunde lang gewartet hatte, zeigte sich um 8 Uhr 30 Minuten am Horizont ein kleiner Punkt, der sich rasch näherte und größer wurde. Sofort erschollen bräunende Hurra-Rufe, auf dem Kirchturn wurde die weiße Fahne herausgesteckt, Pölserschüsse erdröhnten und die Musikkapelle intonierte die Zeppelin-Hymne. Bald aber verwandelte sich der allgemeine Jubel in ein ungeheures Gelächter; es zeigte sich nämlich, daß nicht der

es scheint, die auf ihn gesetzten Hoffnungen nicht gerechtfertigt hat. Das neue Luftschiff soll das größte Luftschiff der Welt werden, ungefähr doppelt so groß wie ein »Zeppelin«. Zehn Motoren von je 150 H. P. sollen in dem Luftschiff angebracht werden. Der Erbauer, Ingenieur Pittet, hofft, daß er ohne Schaden für das Luftschiff eine Geschwindigkeit von 115 bis 120 km pro Stunde erreichen wird. »In drei Gondeln«, besagt eine Beschreibung, »die in einem Abstand von je 40 m an dem Luftschiff befestigt sind, werden insgesamt außer der Bedienungsmannschaft 180—200 Passagiere (?) untergebracht werden können.« Zum Bau dieses Riesenschiffes will die französische Heeresverwaltung dem Ingenieur 500 000 Francs beisteuern.

VERHAFTET wurde am 5. August in Paris der wohlbekannte Flugzeugkonstrukteur Armand Deperdussin. Das sensationelle Ereignis erfolgte auf Grund der Anzeige einer Finanzierungsgesellschaft, die Deperdussin viele Millionen vorgestreckt hatte und ihn nun des betrügerischen Bankrotts beschuldigt. Deperdussin protestierte gegen die Verhaftung. Er behauptet, daß ihm die Gelder zu 25 Prozent geliehen worden seien. Er habe die Vorgehen auch deshalb als ungerechtfertigt, weil er dieses Jahr sicher auf eine Million rechnen dürfe und vom Kriegsministerium 800 000 Francs zu erwarten habe; seine Geschäfte seien im besten Gange. Die Schwindelerei Deperdussins begannen schon in früherer Zeit, wo er — abgesehen von zahllosen anderen Beschäftigungen — Makler in Seidenwaren war. Es scheint, daß Deperdussin durch sein Aéroplangeschäft vergeblich die Millionen zurückzugewinnen hoffte, um die er die Finanzierungsgesellschaft geschädigt hatte.

EDUARD SPELTERINI, der bekannte Schweizer Aeronaut, hat wieder einmal eine sehr schöne Alpenfahrt gemacht. Seine Passagiere waren die Herren George aus Genf, Denker aus Hamburg und Dr. Bichly aus Kandersteg, Schweiz. Die Aelfahrt mit dem Ballon »Sirius« fand am 3. August vormittag von Kandersteg aus statt. Die Reise ging bei mäßigem Wind über das Balhorn, den Lütchenpaß, das Rhonetal entlang, links am Weißhorn vorbei, über einen Teil der Mischabelgruppe und über den Monte Rosa, der um 7 Uhr abends passiert wurde. Nach dieser wundervollen Fahrt, welche bis über 6000 m emporführte, landete der »Sirius« gegen 10 Uhr abends auf einer Alm oberhalb Alagna auf der Südseite des Monte Rosa. Infolge großer Dunkelheit gestaltete sich die Landung im stark durchschnittenen Gelände äußerst schwierig. Der Ballon hatte sich in einem hohen Lärchenbaum gefangen. Die Gesellschaft mußte die Nacht im Korb zubringen. Alagna liegt im Jesiatal in der italienischen Provinz Novara.

FÜR DEN RUNDFLUG um die britischen Inseln, für den die »Daily Mail« einen Preis von 5000 Pfund aussetzte, sind nur vier Meldungen abgegeben worden. Es wurden folgende Apparate genannt: Cody (Führer Cody), Sopwith (Führer X.), Bedley (Führer X.) und Short (Führer Mac Lean). Das Rennen ist für Wasserflugzeuge bestimmt und nur für britische Konstruktionen offen. Jede Maschine muß außer den Piloten einen Passagier an Bord haben. Kontrollstationen sind an folgenden Stellen eingerichtet: Southampton, Dover, Yarmouth, Scarborough, Montrose, Peterhead, Cromarty, Oban, Belfast, Dublin, Milford-Port und Salmouth. An jeder Kontrollstation müssen die Teilnehmenden 30 Minuten Aufenthalt nehmen. Diese Zeit wird jedoch nicht gewertet. Im übrigen muß die Rundreise in 72 Stunden vollendet sein. Je fünf Teile des Motors und des Fahrzeuges werden plombiert und zwei dieser Teile müssen nach Beendigung einer Teilstrecke mindestens intakt sein. An jeder Kontrollstation dürfen die Konkurrenten Reparaturen ausführen und Betriebsstoff aufnehmen. Führer und Passagier können während des Rundfluges wechseln. — Cody ist inzwischen verunglückt.

EINEM BESCHLEUNIGUNGSMESSEUR für Flugzeuge gilt ein mit 2000 M. dotiertes Preisanschreiben der deutschen wissenschaftlichen Gesellschaft für Flugtechnik. Die gefährlichen Beanspruchungen, welche ein Flugzeug im Fluge oder landend ausgesetzt ist, sind im

wesentlichen abhängig von den zur Tragfläche winkelrechten Kräften, während diejenigen parallel den Tragflächen gegen diese zurücktreten. Es wird die Aufgabe gestellt, ein Instrument zu schaffen, das die Schwankungen und Größtwerte der scheinbaren Schwerkraftkomponente winkelrecht zu den Tragflächen aufzeichnet, und das somit im Stande ist, über deren Größe und Häufigkeit Erfahrungen zu sammeln. Für die beste Lösung dieser Aufgabe wird ein erster Preis von 1500 M., ein zweiter Preis von 500 M. ausgesetzt. Das Preisgericht wird sich jedoch das Recht vor, die Gesamtsumme von 2000 M. auch anders zu verteilen. Die Zulassung zum Wettbewerb wird am 1. Juli 1914 geschlossen. Bis zu diesem Tage müssen Instrumente, die am Wettbewerb teilnehmen sollen, plombiert und eingeschrieben bei der Deutschen Versuchsanstalt für Luftschiffahrt, E. V., Adlershof, eingegangen sein.

LÉON LETORT, der am 13. Juli ohne Zwischenlandung von Paris nach Berlin geflogen ist, versuchte am 23. Juli, den Rückweg im Aéroplan mit einer Passagierin zurückzulegen. Die Begleiterin, welche mit ihm das Flugzeug bestieg, war die russische Fliegerin Galantschikow. Die Abfahrt geschah um 4 Uhr 21 Minuten morgens. Um 7 Uhr 20 Minuten landete Letort, weil Nebel ihn behinderte, auf der Fahrwalder Heide bei Hannover. Das Wetter verschlechterte sich, und so setzte Letort erst tags darauf um 4 Uhr 43 Minuten früh die Reise fort. Um 7 Uhr früh mußte er abermals eine Notlandung vornehmen. Er kam bei der Wöllner Straße nahe von Köln zur Erde. Es gelang ihm nur mit knapper Not, über das Dach einer Villa hinweg in einem Rübenfeld niedrigerzugehen. Er erlitt eine leichte Verletzung, der Apparat einige Beschädigungen. Das Flugzeug wurde demontiert, nach Butzweilerhof gebracht und wieder in Stand gesetzt. Am 26. Juli um 1/12 Uhr fuhr Letort mit Fräulein Galantschikow von Köln aus weiter, an dem Flug nach Paris wurde aber wieder nichts. Der Aviatiker kam in Nebel, wich von seiner Richtung ab und ging um 4 Uhr, nach einem Fluge von 450 km, zu Montrau nieder, um Benzin einzunehmen. Bei der Landung überschlug sich der Apparat, doch kamen Letort und seine Gefährtin ohne Verletzungen davon.

DER FLUG KÖLN—KÖNIGSBERG, den am 22. Juli der Fliegeroffizier Leutnant Joly mit dem Generalstabshauptmann Osius ausführte, fand noch auf dem Luftwege wieder nach Köln zurück. Der Führer Joly nahm am 23. Juli den Weg über Judithen nach Pillan. Man erwartete den kühnen Flieger noch abends auf dem Johannistaler Flugplatz, da er aber nicht eintraf, harte man Besorgnisse, zumal auch an diesem Tage ungewöhnlich schlechtes Wetter herrschte. Leutnant Joly hat sich jedoch in Danzig zu einer Landung entschlossen, da es aussichtslos war, noch bis nach Berlin zu gelangen. Am nächsten Morgen um 9 Uhr 5 Minuten stieg der Fliegeroffizier zum Weiterfluge auf und landete um 12 Uhr 50 Minuten glatt in Döberitz. Für die 440 km lange Strecke benötigte er nur 3 1/4 Stunden, ein Resultat, das um so bemerkenswerter ist, als der Flug durch starke Böen vielfach behindert wurde. Am 25. Juli trafen die beiden Offiziere in Köln ein. Die bemerkenswerteste Strecke des Fluges war natürlich sein erster Teil Köln—Königsberg. Zunächst wurde dabei die zirka 500 km lange Strecke Köln—Berlin in vier Stunden bewältigt, und zwar unter schlechten Witterungsverhältnissen. Fast während der ganzen Flugezeit hatte Leutnant Joly mit schweren Böen zu kämpfen, indes Hauptmann Osius wegen des Nebels Schwierigkeiten bei der Orientierung hatte. Von Berlin aus erreichte Leutnant Joly in etwas mehr als vier Stunden Königsberg. Die Gesamtstrecke ist in der Luftlinie gemessen etwas über 1100 km lang und die Flieger brauchten für sie bloß 8 Stunden 5 Minuten.

ZUR AUSBILDUNG VON OFFIZIEREN für den Beobachtendienst in Aéroplanen und Lenkbalkons hat die französische Heeresleitung eigene Kurse eingerichtet. Diese finden für Beobachtungs-offiziere in Flugzeugen auf den

großen Truppenübungsplätzen Sissone, Maily und Chalons statt, für solche Offiziere in Lenkbällons in den Festungen Maubeuge, Toul und Verdun. Nach Sissone wurden Generalstabsoffiziere einberufen, die schon 1912 als Beobachter ausgebildet worden sind, nach Maily wurden Generalstabsoffiziere beordert, die noch keinen solchen Lehrkursus durchgemacht haben, und in Chalons soll nur eine Anzahl Kavallerieoffiziere ausgebildet werden. Für jeden Übungsplatz ist ein Flugzeugschwader bestimmt, das nach den Vorschriften aus sechs Flugzeugen erster Linie und zwei in Reserve bestehen soll. Es ist aber berechnend für den Mangel an brauchbaren Militärflugzeugen, der vorhanden sein soll, wenn er auch offiziell nicht zugegeben wird, daß es in den Ausführungsbestimmungen zu obiger ministerieller Verfügung hieß, es sollten aus den Mobilmachungseständen die erforderlichen Flugmaschinen entnommen werden, wenn sie nicht in hinreichender Zahl bei den aktiven Geschwadern entbehrlieh wären: ein siebentes Flugzeug sei als Reserve zu liefern. Die Flugübungen sollen in Flügen von kurzer Dauer und in geringer Höhe beginnen, damit sich die betreffenden Offiziere allmählich an die zu sie gestellten Anforderungen im Beobachten, Kartelezen, Niederschreiben von Meldungen, Besprechen mit dem Flugzeugführer etc. gewöhnen. Später sollen dann die Flüge bis auf eine oder auch mehrere Stunden ausgedehnt werden, wobei sich die Flugzeuge in der Mindesthöhe von 800 m zu halten haben.

Ein AVIATIKER-DENKMAL ist zu Ehren der verunglückten österreichischen Offizierspiloten Oberleutnant Eduard Nittner und Oberleutnant Aristide von Petrovics im Parke der Theresianischen Militär-Akademie zu Wiener-Neustadt errichtet und am 26. Juli feierlich enthüllt worden. Der Akademie-Kommandant FML Josef Roth hat die Anregung zu der Herstellung des Denkmals gegeben. Dieses Monument hat die Form eines marmorenen Obelisks, welcher durch eine Naturgewalt abgebrochen ist. Der abgestürzte obere Teil des Obelisks liegt zu Füßen des Denkmals und trägt die Inschrift: »Treu bis in den Tod«. Der Obelisk selbst trägt die Widmung: »Dem Andenken der im Kampfe um die Beherrschung der Luft gefallenen Neustädter gewidmet und der Sockel die Inschrift: »Errichtet von der Theresianischen Militär-Akademie und den Jahrgangskameraden 1918«. Auf der einen Seite des Denkmals steht die Inschrift: »Oberleutnant des Infanterieregiments Nr. 88 Edvard Nittner, k. u. k. Feldpilot, ausgemustert 1906, überflog am 3. Mai 1912 als Erster den Semmering, gestorben am 17. Februar 1913 in Fischamend« und auf der anderen Seite: »Oberleutnant des Infanterieregiments Nr. 76 Aristide von Petrovics, k. u. k. Pilot, ausgemustert 1900, gestorben am 4. November 1912 in Görz«. Das Denkmal ist von Oberleutnant von Brosch der Theresianischen Militär-Akademie entworfen und vom Steinmetzmeister J. Stangl in Wiener-Neustadt in der Cava Romana bei Nabresina ausgehauen worden. Es steht, von einem hübschen Gartenparterre umgeben, zwischen dem Maria Theresien-Monument und dem Gefallenendenkmal an dem Kreuzungspunkt der Hauptallee und der Rosenhügelallee.

LEUTNANT Z. S. VON GORRISSEN, ein deutscher Marineflieger, führte am 26. bis 27. Juli von Kiel einen hübschen Überseezug aus, dem folgende militärische Aufgabe zu Grunde lag: »Von Gorrissen soll, begleitet von dem Maschinenmeister Bühr, den Ago-Wasser-Doppeldecker nach einem dreistündigen Überseezug nach Warnemünde bringen, dort obne bereit gestellte Mittel abmontieren, sich Waggons requirieren und dann das Flugzeug per Bahn nach Kiel zurückschicken.« Leutnant zur See Karl von Gorrissen stieg um 1/5 Uhr morgens samt dem Passagier mit jenem neuen 100pferdigen Wasserflugzeug auf, das von seinem Bruder Ellery von Gorrissen wenige Tage vorher aus die Kieler Marineflugstation abgeliefert worden war. Da die Wolken sehr tief hingen, stieg der Offizier auf 2000 m Höhe. Unter sich hatten die Flieger ein undurchsichtiges Wolkenmeer, über dem sie, sich nach Kompaß und Sonne orientierend, über

zwei Stunden dahinflogen. Endlich setzte Leutnant von Gorrissen zum Gleitflug an und ließ sich auf das Meer herunter. Da der Nebel bis auf das Wasser herabreichte, sah er erst, nicht, wo er sich befand. Endlich bemerkte er in unmittelbarer Nähe ein Seebad. Es war das Ostseebad Arensee in Mecklenburg. Der Flieger ließ aus das Landfahrgestell seines Doppeldeckers herunter und fuhr unter dem Jubel der Badegäste auf den Strand hinauf. Der Flug, der in weitem Bogen ungefähr über 250 km führte, hat 2 1/2 Stunden gedauert. Die geradlinige Entfernung zwischen Kiel und Arensee beträgt 115 km. Tags darauf stieg der Offizier mit seinem Begleiter am frühen Morgen wieder auf, um an sein Ziel zu kommen. Er traf trotz Nebels in Warnemünde glatt ein und erfüllte die gestellte Aufgabe.

HELLMUTH HIRTH flog am 25. Juli in fünf Stunden ohne Zwischenlandung von Berlin nach Mannheim. Er berichtete über den Flug: »Meine Absicht, nach Mannheim zu fliegen, entsprang nicht dem Wunsch, mich um die 3000 Mark-Monatsrente der Nationalflugschule zu bewerben, sondern um endlich einmal dem müßigen Gerede ein Ende zu machen, daß der Benzsch Flugmotor wohl den Kaiserpreis erhalten habe, sich aber nicht für den Flugsport eigne. Mein Flug hat seine Tauglichkeit bewiesen. Ich bin mit seiner Leistung voll zufrieden. Der Motor hat eine 25stündige Betriebsdauer hinter sich. Er ist in eine Schalmaschine eingebaut, mit der in Johannisthal täglich geübt wird und mit der ich auch nach Mannheim geflogen bin. Erstaunlich ist der geringe Benzinverbrauch des Motors. Er benötigt pro Stunde nur 25 l. Die Maschine wird abmontiert und nach Johannisthal zurückgeschickt. Als ich mit meinem Begleiter, Flugschüler Otto, heute früh 3 Uhr 50 in Johannisthal abflog, war es noch ziemlich dunkel. Ich schraubte mich gleich in eine Höhe von 1000 m. Unter mir war ein dichtes Wolkenmeer, so daß ich mich nach Uhr, Kompaß und Sonne orientieren mußte. Wohl 1 1/2 Stunden flog ich über dem Wolkenmeer, das in herrlichstem Sonnenluz da lag. Nach geraumer Zeit kam ich in eine doppelte Wolkenmasse und sah mich ungenötigt, mich auf über 2000 m zu heben. Hier oben war es bitter kalt. Scharfe Böen faßten uns. Mit der freien Hand war ich bemüht, meine steilgeförmigen Beine zu massieren. Mehrfach mußte ich gewaltigen Komuluswolken ausweichen, die sich mir drohend in den Weg stellten. In den Regionen, in denen ich flog, ergreift den Menschen ein fast unüberwindliches Schlafbedürfnis. Wenn man aber den Mund öffnet, um zu gähnen, dann geht es wie ein Blasebalg durch den ganzen Körper. Erst bei Meinungen gewann ich einen Ausblick auf die Erde und regulierte meinen Kompaß. Nach Durchquerung längerer Wolkenmassen überflog ich den Spessart, Aschaffenburg und folgte einer Strecke dem Lauf des Maines. In der Rheinebene traf ich fast wolkenlose Luft an. Auch der Wind war nicht bedeutend. Ich landete glatt vor dem Haupteingang der Fabrik von Benz & Co. Die von mir zurückgelegte Strecke beträgt in direkter Luftlinie 475 km.«

IN BÖHMEN erschien am 3. August zum ersten Mal ein Zeppelin-Ballon. Auf einer Fahrt von Leipzig nach Plauen machte das Luftschiff »Sachsen« einen Abstecher nach Bad Elster, überflog dann die böhmische Grenze und kreuzte über dem böhmischen Orte Grün bei Asch. Es konnte vom Heuberg aus gut beobachtet werden. Er waren übrigens tausende Personen aus Asch und Umgebung nach Bad Elster gepilgert, wo im ganzen wohl mehr als 50.000 Zuschauer versammelt waren. Etwa eine halbe Stunde vor der Ankunft des »Sachsen« ereignete sich ein erbeiternder Zwischenfall. Nachdem die Menge schon eine Stunde lang gewartet hatte, zeigte sich um 8 Uhr 30 Minuten am Horizont ein kleiner Punkt, der sich rasch näherte und größer wurde. Sofort erschollen brausende Hara-Rufe, auf dem Kirchort wurde die weiße Fahne herausgesteckt, Pöllerbüsse erdröhnten und die Musikkapelle intonierte die Zeppelin-Hymne. Bald aber verwandelte sich der allgemeine Jubel in ein ungeheures Gelächter; es zeigte sich nämlich, daß nicht der

vermutete »Zeppelin«, sondern ein Freiballon sich näherte, der vom Winde nach Westen abgetrieben wurde und in kurzer Zeit wieder verschwand. Um 8 Uhr 55 Minuten kam der »Sachsen« endlich wirklich in Sicht. Unter unbeschreiblichem Jubel segelte er in geringer Höhe über die Menschenmassen dahin. Als das Luftfahrzeug die böhmische Grenze passierte, wurde es enthusiastisch begrüßt. Ans dem ganzen Egerlande, sogar bis aus der Planer Gegend, waren die Leute zusammengeströmt. Der »Sachsen« führte verschiedene Manöver aus und setzte dann die Rundreise durch das Vogtland fort. In Plauen landete er, nahm Passagierwechsel vor und traf um 1 Uhr mittags in Leipzig ein. — Ähnlich der im September im Vogtlande stattfindenden sächsischen Manöver soll wieder ein Zeppelin-Luftschiff im oberen Vogtlande erscheinen, und wenn die sich im Zuge befindlichen Verhandlungen zu einem Ergebnis führen, auch eine Fahrt über das Ascher Gebiet machen. Die Städte des Egerlandes, welche wünschen, daß das Luftschiff dieselben nicht nur im Fluge passiere, sondern über denselben eine Schleißenfahrt und verschiedene Manöver ausführe, werden eine entsprechende, noch näher zu bestimmende Zahlung zu leisten haben. Wahrscheinlich wird auch mit der Stadtgemeinde Hof in diesbezügliche Verhandlungen getreten, so daß sich für das Luftschiff folgende geplante Route ergibt: Plauen, Hof, Asch, Franzensbad, Eger, Falkenstein, Karlsbad, Marienbad, Eger, Flessen, Bad Brambach, Plauen. Die Rundfahrt soll an einem Sonntagsmorgen beginnen und am Nachmittag beendet werden. Wenn sich in Böhmen ein geeigneter Platz zur Landung des Luftschiffes finden sollte, würde ein Passagierwechsel vorgenommen werden.

DAS KANONENBOOT »Tampico« im Hafen von Guaymas in Mexiko soll von dem für die mexikanischen Anständlichen fliegenden französischen Aviatiker Didier Massou durch Bombenwurf zerstört worden sein. Wie man nun mittelt, wird diese Nachricht in amerikanischen Fachkreisen sehr skeptisch aufgenommen. Admiral Dewey erklärte, an die Sache nicht glauben zu können, bevor ihm strikte Beweise vorliegen, und sogar die großen amerikanischen Aviatiker, wie Glenn Curtiss und andere, meinen, man müsse bestimmte Nachrichten abwarten, bevor man die Zerstörung des »Tampico« als Triumph der Aviatik betrachten könne. Kapitän Gleeves, der Kommandant des New Yorker Marinearsenals, hält es nach seinen bisherigen Beobachtungen für ausgeschlossen, daß man mit den sogenannten Aeroplanbomben einen Hundskahn zerstört, geschweige ein modernes Kanonenboot. Er äußerte sich sehr drastisch: »Mir erscheint der Versuch, aus einem Aeroplan eine Bombe auf einen Dampfer zu schleudern, ungefähr gleichbedeutend mit dem Versuch eines Mannes, vom Eiffelturm aus einen Apfel in einen Hut zu werfen. Will der Aviatiker wohl riskieren, sich dem Gewehrfeuer auszusetzen, das ihn sehr rasch vernichten würde, so muß er eine beträchtliche Höhe einhalten und dann sind seine Bomben sehr ungenügend. Allerdings, wenn es wirklich gelingen sollte, mit Sprengkörpern von der Flugmaschine aus Schiffe zu zerstören, dann würden wir vor epochalen Umwälzungen stehen und der ganze Kriegsschiffbau müßte einen neuen Kurs einschlagen.« Die »B. Z.« bringt folgende zutreffende Kritik der Nachricht aus Arizona: »Jeder, der einmal geflogen ist, und besonders die wenigen, die aus einem Flugzeug eine Bombe oder einen anderen Gegenstand fallen ließen, mit der festen Absicht, auch zu treffen, werden es bestätigen können, wie unendlich schwer dies Vorhaben auszuführen ist. Auch bei völlig windstillem Wetter fällt der Gegenstand, in diesem Falle eine Bombe, stets in einer bestimmten Kurve, der Parabel, da das Geschoß von zwei Kräften abhängig ist, dem Gewicht, oder besser der Anziehungskraft der Erde, und der Fluggeschwindigkeit, dem Bestreben, in der Richtung des davonellenden Flugzeugs zu verharren. Man muß diese beiden Kräfte mit der Flughöhe kombinieren, um mit einiger Sicherheit im Raume den Punkt bestimmen zu können, wie die Bombe abgeworfen werden muß, um auch zu treffen. Angenommen, dies ist geschehen, die Bombe fällt tatsächlich auf das Schiff, die »Tampico«,

ein ganz besonders kleines Schiff von nur 61 m Länge, 10 m Breite und 980 t Wasserverdrängung, so ist mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, daß die Bombe nur auf das Deck und nicht in eine der kleinen, wenig zahlreichen Lucken fällt. Wenn sie hier aufschlägt, wird sie das Deck wohl durchschlagen, bereits aber infolge des Widerstandes, den sie hier zu überwinden hat, krepieren. Der angerichtete Schaden dürfte in diesem Falle, bei den kleinen Pulvermengen, die die normalen Flugzeugbomben enthalten, nur gering sein. Um das Schiff tatsächlich zu zerstören, ist eine Explosion im Maschinenraum nötig, die nur dann eintreten kann, wenn die Bombe den Weg in ihn findet. Es führen aber nur drei Wege in den Maschinenraum, der Schornsteinschacht und die beiden Luks am vorderen und achteren Mast. Es müßte also gerade ein Zufallstreffer in eines der beiden Luks oder sogar in den allerdings unformig großen Schornstein dem Dasein des Schiffes ein tragisches Ende bereiten haben.«

LITERATUR.

»All the World's Air-Craft.« Originally known as »All the World's Airships.« (War flying annual.) Founded and edited by Fred T. Jane, Fifth year of issue. London, 1918. Sampson Low, Marston & Co. Price 21 shillings. — Zum fünften Male liegt das schmucke Werk vor, das wie ein Album aussieht und die Darstellungen, Dimensionsangaben und wichtigsten Konstruktionsdetails der Luftschiffe aller Nationen bietet. Die heurige Publikation hat einen militärischen Anstrich; sie gibt sich als eine Revue speziell der kriegsrischen Luftfahrzeuge. Das Buch zerfällt in vier Abschnitte: A. Die Flugzeuge und Lenkbalkons der Welt, B. Die historischen Aeroplane der letzten sechs Jahre, C. Die Aerostoren der Welt, D. Aerostatische Nachschlagetabelle. Die Zusammenstellungen haben einen großen Wert, der Titel und die Kapitelüberschriften vermuten ließen. Auch sind viele Angaben beträchtlich veraltet. Etwas mehr Gründlichkeit würde also dem hübschen Werke von größtem Nutzen sein.

»Deutsches Luftrecht.« Von Hermann Weck, Rechtsanwalt in Charlottenburg, Berlin 1918. Carl Heymanns Verlag. Preis 10 Mark. — Das Werk hat sich die Aufgabe gestellt, zu einer selbständigen, einheitlichen Ausgestaltung des deutschen Luftrechts anzuregen. Unter Luftrecht versteht es alle Rechtsätze, die menschliches Verhalten in und an der Luft regeln. Entsprechend der Eigenart seines Gegenstandes — Luft und Luftraum — verlangt das Luftrecht eine eigenartige Behandlung, für welche die Begriffe Sache und Eigentum nicht ausreichen. Das Recht wird auch hier dem Fortschritt des Lebens folgen und neue Begriffe formen müssen. Nach grundlegenden Ausführungen über diese Aufgaben, über die Sprache des Luftrechts, sein Verhältnis zur Technik und seine Geschichte untersucht das Werk die einzelnen Gebiete des Luftrechts. Zum ersten Male wird hier eine zusammenhängende Darstellung des Rechtes der Atmung versucht. Die Luftversorgung der Städte und die Verunreinigung der Luft durch Abgase der Gewerbebetriebe werden genau behandelt. Die bisher kaum beachteten Rechtsverhältnisse des Luftbades finden bei der Bedeutung, die dieser Einrichtung für die Gesundheit des ganzen Volkes zukommt, eine selbständige Besprechung. Der Abschnitt über dingliche Rechte an der Luft untersucht die Frage, ob die bestehenden Vorschriften für Erwerb und Schutz von Eigentum an Luftteilen — z. B. im Fahrradschlauch, in flüssiger Form — ausreichen und gelangt zur Verneinung dieser Frage. Als dingliche Rechte am Luftraum stellt das Werk, unter Ablehnung des Eigentums, die einzelnen, für die Ausnutzung des Grundeigentums erforderlichen Befugnisse dar. Von den Gebieten des Nachrichtenverkehrs in der Luft wird besonders eingehend das der Funktelegraphie behandelt. Besonders wichtig erscheinen die kritischen Ausführungen

über die jetzige Fassung des Telegraphengesetzes. Endlich stellt das Werk die Aufgaben zusammen, welche für das Recht der Luftfahrt zu lösen sind. Zwei Gesichtspunkte sind für den Verfasser bei der Behandlung des Luftfahrtsrechts grundlegend: erstens die Überzeugung, daß die Ausgestaltung des Luftrechts als Grundbedingung einer gedeihlichen Entwicklung der Luftschiffahrt für Deutschland von der größten Bedeutung ist — zweitens der bisher kaum beachtete Umstand, daß das Überwiegen völkerrechtlicher Behandlung des Gegenstandes ein Überwiegen französischer Rechtsansätze leicht zur Folge wird haben können. Wenn das Werk auch eine große Zahl einzelner Vorschläge enthält, hebt es doch hervor, daß es zunächst darauf ankommt, die allgemeine Aufmerksamkeit auf dieses neue, wichtige Gebiet des Rechts zu lenken und alle für seine Ausgestaltung unentbehrlichen Kräfte zu seiner Bearbeitung anzuregen.

BRIEFKASTEN.

G. L. in Wien. — Die Notiz »Das Flugzeug im — Sanitätsdienst« zählt wohl zu den erheiterndsten Phantasien dieser Art.

G. L. in Wien. — Die anlässlich des Falles Deperdussin von der »Wiener Allgemeinen Zeitung« gemachten Bemerkungen über die Lage der Flugzeugindustrie, in der sich so Viele verspekuliert haben, sind vollkommen zutreffend. Sie decken sich auch ganz mit der Darstellung, die der Herausgeber unseres Blattes in seinem diesjährigen Vortrage »Die Wahrheit über den Stand der Luftschiffahrt 1913« gegeben hat.

»ADLER« in P. — Von Paris nach Berlin sind geflogen: Audemars am 18./19. August 1912, Daucourt am 17. April 1913 (mit Zwischenlandungen in Lüttich und Hannover), Brindejone am 10. Juni 1913 (Zwischenlandung in Wanne), Letort am 13. Juli 1913 (ohne Zwischenlandung), Janoir am 6. August (mit Zwischenlandung); von Berlin nach Paris nur Audemars, und zwar am 12. Juli 1913 (mit Zwischenlandungen in Hannover, Bielefeld, Wanne und Reims).

4000 Kilometer im Ballon

von Berbert Silberer.

Mit 28 photographischen Aufnahmen vom Ballon aus. Preis in elegantem Einband 7 Kronen 20 Heller.

Bei dem allgemeinen Interesse, das die Luftschiffahrt in der Menschheit weckerufen hat, wird das vorliegende Buch außerordentlichem Beifall finden. Es bildet tatsächlich die erste deutsche Sammlung von Fahrtbeschreibungen eines Luftreisenden, der innerhalb weniger Sommer über 4000 Kilometer im Ballon zurückgelegt hat. Durch die Beigabe zahlreicher, vorzüglich ausgeführter Wiedergaben photographischer Aufnahmen vom Ballon aus, die nicht nur schöne Landschaftsbilder von oben, sondern auch interessante und lehrreiche Ansichten des Wolkenmeeres, der Erde durch Wolken gesehen u. s. w. bieten, erhält das Buch einen bedeutend erhöhten Wert.

Zu beziehen durch die Verwaltung der »Allgemeinen Sports-Zeitung«, Victor Silberer, Wien, oder durch jede Buchhandlung.

The National Aeronautic
Magazine of America

FLY

ISSUED MONTHLY.

Balloons Airships Flying Machines.

From thirty to fifty beautiful illustrations each number.
A popular magazine read by everybody interested in Aeronautics. Send Postoffice order for \$ 1.50 for a year's subscription to the

AERO PUBLISHING COMPANY

BETZ BUILDING, PHILADELPHIA, PA.

Sample copies 10 cts. each.

ENCYCLOPÉDIE DE L'AVIATION

REVUE MENSUELLE
DES PUBLICATIONS
AÉRONAUTIQUES

✓ Véritable dictionnaire des sciences aéronautiques, cette publication est rigoureusement tenue à jour par un comité d'ingénieurs. Grâce à sa classification alphabétique, on y trouve instantanément la source de tous renseignements, documents, explications, descriptions, ✓ méthodes de calcul. ✓

== ABONNEMENT D'UN AN ==

FRANCE : 6 Francs / ÉTRANGER : 7 Francs

== Numéro Spécimen franco : 60 centimes ==

LIBRAIRIE AÉRONAUTIQUE

32, rue Madame, Paris

LA REVUE DE L'AVIATION

DE L'AUTOMOBILE ET DES SPORTS
PUBLICATION MENSUELLE ILLUSTRÉE

4^e ANNÉE.

Paraissent le 1^{er} de chaque mois.

4^e ANNÉE

Le Numéro 75 centimes. ABONNEMENTS: FRANCE, un An 6 francs; ÉTRANGER, un An 8 francs.

DIRECTION-RÉDACTION: 3, Avenue de l'Opéra, 3, PARIS.

TÉLÉPHONE: 251-84.

Sommer 1913.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Schnellzugs-Verbindungen.

Sommer 1913.

Gültig vom 1. Juli 1913.

Wien (Stbhf.) — Innsbruck —

über Cervignano

über Cormons

über Aia

über Pontebba

Wien Stbhf.	ab	an	Wien Stbhf.	ab	an	Wien Stbhf.	ab	an	Wien Stbhf.	ab	an
921	ab Semmering	655	845	900	ab Semmering	900	617	985	745	ab Wien Stbhf.	820
1005	Bruck a. d. M.	411	1005	1125	Bruck a. d. M.	521	646	1005	1005	ab Semmering	645
1127	Graz	155	115	145	Graz	424	351	1257	1117	Bruck a. d. M.	515
1297	Marburg Hauptbhf.	1295	295	322	Marburg Hauptbhf.	322	295	415	1145	Leoben	445
121	Gill.	1120	305	415	Gill.	151	113	515	985	ab Klagenfurt Hauptbhf.	1290
319	Laibach	900	600	605	Laibach	1205	1121	755	955	ab Villach Hauptbhf.	1395
946	ab Abteholz-M.	535	954	984	ab Abteholz-M.	841	895	1144	1097	Venedig	620
552	Prunne	590	1025	945	Prunne	820	735	1100	610	Malinal	1125
635	Triest S. B.	710	845	855	Narezina	917	985	145	645	Florenz	320
946	Montalonne	655	910	915	Triest S. B.	845	810	154	105	Rom	305
907	Venedig	290	1250	295	Venedig	410	1120	390	655	ab Neapel	905
518	Malinal	985	615	1115	Malinal	1275	620	210	1290		
1005	Florenz	630	1065	645	Florenz	1150	905	640	945		
635	Rom	1150	650	1205	ab Neapel	720	420	325	520		
	ab Neapel	720									

Deutschland-Italien

über Aia

Budapest (Stbhf.)-Italien

über Cormons

über Aia

Wien Stbhf.	ab	an	Wien Stbhf.	ab	an	Wien Stbhf.	ab	an	Wien Stbhf.	ab	an
890	ab Semmering	615	1207	885	445	705	ab Budapest S. B.	910	317	ab Wien Stbhf.	1015
1015	Bruck a. d. M.	401	950	711	447	1004	ab Triest S. B.	845	810	ab Semmering	1115
1290	Graz	155	145	401	295	1094	ab Cormons	720	707	ab Bruck a. d. M.	515
1420	Marburg Hauptbhf.	1295	295	1295	1115	1295	Venedig	410	1120	ab Leoben	445
530	Gill.	1120	305	415	515	1125	ab Malinal	1275	620	ab Villach Hauptbhf.	1395
519	Laibach	900	600	605	Laibach	1205	1121	755	955	ab Klagenfurt Hauptbhf.	1290
547	ab Abteholz-M.	535	954	984	ab Abteholz-M.	841	895	1144	1097	Venedig	620
1290	Prunne	590	1025	945	Prunne	820	735	1100	610	Malinal	1125
740	Triest S. B.	710	845	855	Narezina	917	985	145	645	Florenz	320
1150	Montalonne	655	910	915	Triest S. B.	845	810	154	105	Rom	305
325	Venedig	290	1250	295	Venedig	410	1120	390	655	ab Neapel	905
850	Malinal	985	615	1115	Malinal	1275	620	210	1290		
210	Florenz	630	1065	645	Florenz	1150	905	640	945		
	Rom	1150	650	1205	ab Neapel	720	420	325	520		
	ab Neapel	720									

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Mannskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien“.

Nummer 17.

Wien, 1. September 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Beschossene Ballons. — Pariser Brief. — Pommeroy und Michelin-Pokal. — Von Wiener-Neustadt nach Lailbach. — Das Ätrophlan-Turnier in Gotha. — Flugwoche von Deauville. — Die Doperusseln-Krise. — Deutsche Fernflugpreise. — Todesopfer. — Deutsche Ballonführerinnen. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

BESCHOSSENE BALLONS.

Beschießungen von Ballons an Landesgrenzen kommen öfters vor und geben dann zumeist den Aëronauten Anlaß, in ihren heimatischen Zeitungen mit Vorwürfen zurückzuschießen. In der Mehrzahl der Fälle sind jedoch die Ballonfahrer selber im Unrecht; das sehen sie leider selten ein.

Aus Frankreich geht uns eine Notiz zu, die auch in französischen Zeitungen hervorspukte:

«Gelegentlich der Rekordfahrt des Ballons »Stella« von Paris nach Wolschi-Jar hatten dessen Insassen ein recht unangenehmes Abenteuer zu bestehen, das leicht böse Folgen hätte haben können.

Bekanntlich stieg der Ballon am 19. März l. J. abends von La Motte-Breuil auf, um womöglich den Distanzrekord zu schlagen. Führer des Ballons war Herr Rumpelmayer, den Madame Goldschmidt begleitete.

Am 20. März nachmittags passierte der Ballon Österreichs Gebiet in einer Höhe von ca. 500 m in der Gegend von Krakau. Eine Schildwache gab mehrere Schüsse auf den Ballon ab, worauf auch von anderen Soldaten auf den Ballon geschossen wurde. Vergebens bemühte sich der Pilot, durch Zeichnen dem Militär den bedauernden Irrtum, dessen Opfer er war, verständlich zu machen; die Soldaten schossen weiter.

Nachdem nun der Pilot trotz seiner verzweiflungsvollen Signale das Aufhören des Schießens nicht erzielen und sich der ernststen Gefahr ausgesetzt sah, durch die Projektile getroffen zu werden, entschloß er sich, so viel Ballast abzuwerfen, um schnellstens über die Tragweite der Kugeln zu steigen. Die zahlreichen Löcher der Hülle ließen eine bedeutende Menge Gas ausströmen, wodurch das Gleichgewicht des Ballons gestört wurde und er sich viel schwerer führen ließ. Die Reise vollzog sich nichtsdestoweniger so gut oder so schlecht als möglich und es gelang der »Stella« trotz alledem, den Weltrekord zu schlagen.

Nach der Landung wurde konstatiert, daß die Hülle von zwölf Geschossen durchschlagen worden war.

Man sollte meinen, daß sich Aëronauten um die gesetzlichen Bestimmungen für den Luftver-

kehr in jenen Ländern kümmern müßten, die sie zu bereisen gedenken. An allererster Stelle unter den österreichischen Verbotszonen steht aber, wie man sich in der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« Nr. 3 vom 1. Februar d. J. überzeugen kann, »das Königreich Galizien und Lodomerien mit dem Großherzogtum Krakau«. Es soll hier durchaus nicht auf die Einrichtung der Verbotszonen oder auf die damit in Zusammenhang stehenden unzweckmäßigen Bestimmungen ein Lob gesungen werden; ganz im Gegenteil, wir halten die bezüglichen Bestimmungen für stark verfehlt, und der Herausgeber dieses Blattes hat sich heuer in seinem großen Vortrag über den Stand der Luftschifffahrt 1913 sehr klar über diesen Mißgriff blutiger Laien ausgelassen. Gleichwohl bestehen nun einmal diese Vorschriften, und so hätte der französische Pilot, als er in den Bereich der Verbotszone Krakau getrieben wurde, die Pflicht gehabt, unverzüglich zu landen, wenn er sich keiner Gefahr aussetzen wollte, oder er hätte, wenn er es riskieren wollte, die Zone trotz des Verbotes zu überfliegen, rechtzeitig hoch genug emporgehen müssen, damit ihn die Gewehr-kugeln nicht erreichen konnten. Man kann nicht einwenden, er habe nicht gewußt, wo er sich befinde: er gab genau an, wo sein Ballon beschossen wurde.

Von einem »Irrtum« der Soldaten, die den Ballon beschossen haben, kann da keine Rede sein. Die Leute haben ihre Instruktionen und ihre Befehle, und die haben sie zu befolgen. Nach den für die Verbotszonen erlassenen Bestimmungen ist der darüber fliegende Ballon für die dortigen Soldaten ein höchst verdächtiges und gefährliches Ding. Sie tun bloß ihre selbstverständliche Pflicht, wenn sie schießen. Nur Unüberlegtheit kann ihnen die Ausübung ihrer Pflicht zum Vorwurf machen.

Es mag bei dieser Gelegenheit erwähnt werden, daß die weitesten häufigsten Beschießungen von Ballons an der deutsch-russischen Grenze vorkommen, wohin deutsche Luftschiffer bei starkem Westwind bald gelangen.

Vor einiger Zeit wurde in deutschen Blättern von einem Ballon berichtet, auf den russische Grenzsoldaten das Feuer eröffneten, obwohl er die Grenze gar nicht passierte, sondern auf deutschem Gebiet nahe der Grenze flog und auch auf deutschem Terrain landete.

Ganz kürzlich wurde der deutsche Ballon »Metzeler« von russischen Soldaten beschossen. Der Ballon stieg am 15. August mit den Herren Ingenieur Berliner und Mann in Forst auf und gelangte nach 18stündiger Fahrt in die Nähe von Warschau. Ein Telegramm des Führers aus Warschau besagt:

»Der Ballon »Metzeler« ist in Sanjiki bei Warschau glatt gelandet. An der Grenze wurde der Ballon in halbständigem Kreissegen mit etwa 900 Schuß scharf beschossen. Trotzdem blieben die Insassen unverletzt, wurden aber nach der Landung in Haft gehalten. Alle Gegenstände des Ballons wurden beschlagnahmt und jeder Verkehr mit der Außenwelt auf das strengste verboten.«

Zu dem Vorfall bemerkt nun die »B Z am Mittag«:

»Der Ballon »Metzeler« (2300 m³) war mit Mann und Ingenieur Berliner zu einer Trainingsfahrt für das Bennett-Rennen der Freiballons aufgestiegen. Von Seiten des Deutschen Luftfahrer-Verbandes wird den Ballonführern für das Überfliegen der Grenze Rußlands die Strafe der Disqualifikation angedroht, wenn dieses Überfliegen absichtlich erfolgt. Von zwei so bewährten alten Ballonführern wie Mann und Berliner ist weder anzunehmen, daß sie diese Bestimmungen nicht kannten, noch daß sie in deren Kenntnis absichtlich dagegen verstoßen haben. Es dürfte also der Ballon die Grenze des Zarenreiches überflogen haben, ohne daß der Führer etwas dagegen tun konnte.«

Daraus geht hervor, daß die Luftfahrer ihrer Verpflichtung bewußt sind, die Landesgrenzen zu respektieren, und daß es ein Fehler ist, sich über diese Verpflichtung hinwegzusetzen.

Nochmals: Wir billigen keinesfalls die oben drein höchst ungeschickt abgefaßten Bestimmungen bezüglich des Überfliegungsverbotes in den sogenannten Verbotszonen; solange sie aber bestehen, hat niemand, am allerwenigsten ein Ausländer, das Recht, zu erwarten, daß die Wachtposten in einer solchen Zone sich nach seinen Winken und seinen Signalen richten würden anstatt nach ihren Vorschriften.

V. S.

PARISER BRIEF.

Paris, im August 1913.

Die glänzende Arbeit, die das Smithsonian Institute in Nordamerika mit der vergleichenden Zusammenstellung der im Laufe von zehn aufeinanderfolgenden Jahren an drei verschiedenen Höhenobservatorien gemachten Beobachtungen geleistet hat, trägt — wie ich vorausgesehen habe — rasch Früchte. Unter dem Vorsitze des Oberstleutnants Renard hat sich eine aus Luftschiffern und Meteorologen bestehende Kommission gebildet, in der alle aeronautischen Vereine Frankreichs vertreten sind. Diese neue Körperschaft, deren Ursprung auf die im Jahre 1850 von dem

unvergesslichen Arago am Pariser Observatorium ausgeführten Aufstiege und seine aeronautischen Veröffentlichungen zurückreicht, hat sich als erste Aufgabe die Erreichung eines Regierungsbeitrages gestellt, durch den es ermöglicht werden soll, auf drahtlosem Wege regelmäßig tägliche Witterungsberichte für Land- und Seeleute zu versenden.

Diese Anregung, die zu einer Zeit gegeben wird, wo die Vorteile der aeronautischen Beobachtungen in bezug auf die Veränderungen in der Wärmestrahlung der Sonne so besonders klar zutage treten, darf natürlich nicht auf Frankreich beschränkt bleiben; es ist vielmehr im Interesse der Erreichung des allen Nationen gleich wertvollen Zieles unumgänglich notwendig, daß mit vereinten Kräften an der Lösung dieses Problems gearbeitet werde.

Was speziell Frankreich betrifft, so darf bei dem sympathischen Entgegenkommen aller maßgebenden Faktoren die bestimmte Erwartung ausgesprochen werden, daß es Amerika in der Ausführung dieses Projektes zuvorkommen werde. Man wird eine Bergstation benutzen, um den Zustand der Sonnenoberfläche zu beobachten, und man wird hierbei alle jene Errungenschaften verwenden, die bei Höhenobservatorien in Anwendung kommen können. Den Sondierballons, die der verstorbene Teisserenc de Bort in so glücklicher Weise in den Dienst astronomischer Beobachtungen eingeführt hat, winkt hier eine ausgedehnte Verwendung.

Die von dem berühmten Gelehrten emporgekommenen Sondierballons haben zwar bedeutend größere Höhen erreicht, als man in Amerika benötigte, um die interessanten meteorologischen Schlüsse zu ziehen, die von Anhängern der Wissenschaft bewundert werden. Bedauerlicherweise ist die Höhenformel, nach der die Lage der Versuchsballons etc. und aus dieser wieder der Wert der Sonnenstrahlung auf den Luft-ozean bemessen wird, nicht hinreichend genau und die nach ihr angestellten Berechnungen können selbst für Höhen von 13.000 m, mit denen man sich gewöhnlich in Amerika begnügt, nur als ein provisorisches Resultat betrachtet werden. Da Teisserenc de Bort gezeigt hat, daß man 20.000 m und noch mehr erreichen könne, ist es, um zu präzisen Ergebnissen zu gelangen, notwendig, daß man die Ablesungen durch Visierungen überprüft, die entweder von Bord eines Lenkballons oder von einem Höhenobservatorium aus mit den heutigen optischen Präzisionsinstrumenten auf das genaueste vorgenommen werden können. Man müßte daher, um die bisherigen Forschungen zu ergänzen, Lenkballons verwenden, die die Aufgabe haben, den Flug der Registrierballons zu verfolgen.

Obzwar diese Art von Beobachtung schwierig und kostspielig ist, erscheint sie doch absolut notwendig und für den Zweck vollständig ausreichend. Es ist klar, daß, wenn man durch die Visierung die Höhe direkt berechnen und den genauen Zeit-

punkt der Beobachtung bestimmen kann, man in einwandfreier Weise auch die Höhe erhält, in der Temperatur, Luftdruck etc. registriert wurden. Es ist keineswegs notwendig, die Lenkballoon mit optischen Instrumenten zu belasten, wie sie in den Observatorien verwendet werden. Es genügt, wenn man den Registrierballon photographiert und seine Höhe photogrammetrisch ermittelt. Auch ist nicht erforderlich, daß diese Beobachtung unausgesetzt geschehe, es genügt, wenn sie in kurzen Zwischenräumen erfolgt. Da es sich hierbei um große Entfernungen handelt, empfiehlt es sich, die Ballonhülle zu metallisieren, damit die von ihr reflektierten Sonnenstrahlen mit hinreichender Stärke die lichtempfindliche Platte treffen. Natürlich wird man das gleiche Resultat noch besser erreichen, wenn man den Registrierballon mit Hilfe eines optischen Instrumentes zum Höhenobservatorium aus beobachtet. Es wäre daher meiner Ansicht nach das Zweckmäßigste, bei günstigen atmosphärischen Verhältnissen von Zeit zu Zeit Registrierballons von der Plattform eines Höhenobservatoriums aufsteigen zu lassen und die Photographien zur Bestimmung der Höhe zu verwenden. Es handelt sich in erster Linie darum, das Gesetz zu erforschen, das zwischen der Höhe und dem barometrischen Druck besteht, den die Registrierapparate angeben. Ist dies einmal in einer Region, die erheblich höher als 10'000 m ist, festgesetzt worden, so würden sich die weiteren Versuche bedeutend vereinfachen. *Wilfrid de Fonvielle.*

POMMERY- UND MICHELIN-POKAL

Die Jagd um die beiden großen französischen Fliegerpreise, den Pommery-Pokal und den Michelin-Preis, dauert fort und gestaltet sich, namentlich was den ersteren betrifft, sehr interessant. Die Leistung des bisher besten Anwärters auf den Überlandpreis des jetzigen Semesters, Brindejone des Moulinais, ist bekanntlich Paris—Warschan (1400 km). Sie zu schlagen, werden die großartigsten Anstrengungen gemacht. Der Pommery-Preis, 25.000 Francs, gelangt zweimal im Jahre, am 30. April und am 31. Oktober, an jenen Piloten zur Auswahl, der im betreffenden Semester mit seiner Flugmaschine an einem Tage zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang die längste Strecke zurückgelegt hat. Zwischenlandungen sind gestattet.

Im Bewerb um den Pommery-Pokal erreichte am 10. August der Pilot Séguin nahezu die Leistung von Brindejone des Moulinais (1400 km, Paris—Warschan). Séguin flog nämlich von Biarritz über Bac nach Bremen, was 1350 km ausmacht.

Um 4 Uhr 37 Minuten morgens stieg der Aviatiker in Biarritz auf. Er benutzte für seinen Fernflug einen 80pferdigen H. Farman-Doppeldecker. Um 11 Uhr 30 Minuten landete Séguin in Bac an, wo er eine halbe Stunde blieb. Um 12 Uhr setzte er die Reise fort, flog durch Regen und Wind und kam um 6 Uhr 56 bei Bremen an. Sein Benzinbehälter brach, und so konnte die Fahrt nicht weiter angedehnt werden.

Am 23. August stieg um 4 Uhr 56 Minuten morgens Guillaux bei wenig günstigem Wind in Biarritz auf, und zwar auf einem metallischen Clément-Bayard-Eindecker. Er landete am 10 Uhr 35 Minuten in Villacoublay. Dort blieb er bis 11 Uhr 3 Minuten und nahm den Flug nach Belgien. Er kam um 2 Uhr in Etterbeek anweit Brüssel an und hielt sich drei Viertelstunden auf. Von dort flog er nach Nordosten weiter und landete schließlich um 1/2 7 Uhr abends in Brackel, südlich von Hamburg. Guillaux hat ungefähr 1350 km zurückgelegt, ist also Brindejone ziemlich nahe gekommen.

Am gleichen Tage stieg Letort um 4 Uhr 57 Minuten morgens in Villacoublay mit einem Morane-Saulnier-Eindecker auf. Er flog, wie er es schon einmal getan, ohne Unterbrechung von Paris nach Berlin. Er brachte zu dieser Leistung (910 km) 9 1/2 Stunden. Von 2 Uhr 21 Minuten bis 3 Uhr 13 Minuten verblieb er in Johannisthal, dann stieg er zum Weiterflug über Königsberg nach St. Petersburg auf. Die Reise fand indes bereits in Danzig ihr Ende. Letort hat 1300 km hinter sich gebracht.

Am 24. August erhob sich um 5 Uhr morgens Jeansen von Valenciennes, am wörmöglich nach Rußland zu gelangen. Er benutzte einen Eindecker von Clément-Bayard. Er gelangte ohne Zwischenlandung bis Peterswalde im böhmischen Erzgebirge. Dort landete er infolge Benzinmangels, nachdem er in 8 1/2 Stunden 800 km zurückgelegt.

Die besten Leistungen im Bewerb um den Pommery-Pokal dieses Semesters sind:

1400 km	Paris—Warschan	Brindejone	10. Juni
1350 »	Biarritz—Bremen	Séguin	10. Aug.
1260 »	Biarritz—Hamburg	Guillaux	23. »
1200 »	Paris—Cacères	Gilbert	2. »
1200 »	Paris—Danzig	Letort	23. »
1180 »	Paris—Bermillo	Guillaux	3. »
1000 »	Etampes—Berlin	Jaoir	13. »
800 »	Valenciennes—Peterswalde	Jeansen	24. »
600 »	Biarritz—Chateaudun	Hélen	22. »

Engèle Gilbert, der am 2. August von Paris aus seinen Flug nach Casablanca antrat, aber an der spanisch-portugiesischen Grenze wegen Propellerdefektes den Weiterflug aufgeben mußte, ist am 7. August von Cacères nach Biarritz zurückgeflogen. Der Flieger wurde vormittags über dem spanischen Südtischen Bargas beobachtet, als er mit großer Geschwindigkeit den Pyrenäen ansteuerte.

In der Mittagstunde landete Gilbert in Vittoria, stieg kurze Zeit danach wieder auf und ging um 5 Uhr 20 Minuten in Biarritz nieder. Er erklärte, daß ihm die Überquerung der Pyrenäen wegen des herrschenden Regens und des heftigen Windes sehr sauer geworden sei.

VON WIENER-NEUSTADT NACH LAIBACH.

Eine hervorragende aviatische Leistung ist am 24. August dem österreichischen Feldpiloten Leutnant Hans Mandl gelungen, der mit dem Feldpiloten Oberleutnant Nikolaus Wagner Edlen von Flosheim als Begleiter von Wiener-Neustadt nach Laibach flog.

Der Flug wurde gemäß einem Befehl des Luftschiffkommandanten unternommen und war als ein Rundflug Wiener-Neustadt—Görz—Nensatz—Badapest—Wiener-Neustadt geplant, mußte jedoch in Laibach wegen Beschädigung des Apparates abgebrochen werden.

Der erste Versuch, den stattlichen Flug durchzuführen, fand am 23. August morgens statt. Der Start ging glatt vor sich, der Apparat stieg auf 1500 m Höhe mit der Direktion Semmering, und in kaum zwei Stunden glücklichen Fluges wäre Graz erreicht gewesen. Allein knapp vor dem Überfliegen des Semmeringmassivs erkannte das Ohr des Piloten, daß in dem gleichmäßigen Schurren des Motors fremde Töne mit vibrierenden, Zeichen, daß der Motor nicht verlässlich arbeite. Und mit einem Motor, der nicht gut disponiert ist, die Semmering- und Adltslandschaft überfliegen, aus der niederösterreichischen Ebene über die Paßhöhe in das Mürtal eintreten, wo auf weite Strecken für Notlandungen höchst ungeeigneter Terrain ist, das wäre ein leichtsinniges Wagnis gewesen. Die beiden taten also das Beste, was sie tun konnten: sie kehrten um und giengen wieder glücklich am Wiener-Neustädter Flugfeld nieder. Dort war indessen der neue Lohnersche Gebirgsflieger »Pe« eingeflogen, der für Görz bestimmt war. Dieses Apparates sollten sich nun die Flieger bei ihrem neuen Versuch bedienen.

Am 24. August starteten sie wieder. Der Abflug war für 7 Uhr früh angesetzt. Allein es kam erst anderthalb Stunden später zum Abflug. Ein Benzinzeitungsrohr war defekt und mußte erst repariert werden. Die Reparatur nahm einige Zeit in Anspruch, und es war bereits 1/9 Uhr, als das Fahrzeug flugklar wurde. Rasch wurden noch die letzten Vorbereitungen getroffen, endlich gab Leutnant Mandl das Startzeichen. Er hob die Hand, und, begleitet von den föhlichen Wünschen für gutes Gelingen des Fluges, hob sich der riesige Vogel von der Erde ab und zog seine Kreise, höher und höher. Die beiden Flieger hatten herrliches Wetter. Es war ein Tag, geradezu angesucht für solch einen Flug. Die klare Atmosphäre gewährte günstigen Ausblick und leichte Orientierung. In den oberen Regionen herrschte auch keine Bewegung. Nur beim Aufstieg, während der Apparat die Höhen nahm, wurde er von einigen Böen geschüttelt, dann, zu etwa 2000 m Höhe, kamen die Flieger in ruhige, fließende Luftströmungen, und in glatter Fahrt ging es dem Semmering entgegen. Über der Paßhöhe angelangt, beschrieb der Apparat einige Schleifen über der Hotel- und Villenstadt auf dem 1000 m hoch gelegenen Semmering, die nicht wenig Aufsehen hervorriefen. Alles war auf den Beinen und winkte dem luftigen Gefährte freudig zu, das vogelgleich noch 1000 m höher über den Köpfen ruhig schwebend seine Bahn zog.

Weiter ging dann die Fahrt durch das Mürtal. Bei Bruck schwenkte die Maschine aber etwas rechts ab, machte Leoben einen kurzen Besuch und setzte dann den Kurs über den Alpenrücken des rechten Murufers entlang fort.

Endlich, nach zweieinhalbstündigem Fluge, weitete sich tief unter den Blicken der beiden Flieger das Grazer Feld. Noch in 2000 m Höhe wurde die Mnr überquert und dann erfaßte schon das Knattern des Motors die Aufmerksamkeit in den von sonntäglichem Leben erfüllten Straßen von Graz. Man sah den graziösen Vogel grüßend den Schloßberg umfliegen, sah, wie er eine Viertelstunde lang über der Stadt manövrierte, und beobachtete in freudiger Erregung die eleganten Schleifen und die kühnen Evolutionen in freier Höhe über dem Häusermeer. Bald darauf erfolgte die glatte Landung auf dem Lazarettfelde, wo auf telegraphische Verständigung viele Militärs und Sportleute die Flieger erwarteten.

Nach einer Pause, die einem Besuch beim Korpskommandanten und der Restaurierung gewidmet war, schickten sich die Aviatiker um 1/4 Uhr wieder zum Abflug an, um in Radegund den Eltern des Leutnants Mandl einen Besuch abzustatten. Den Verlauf dieses Abstechers schildert das »Grazer Volksblatt«:

Der Apparat wurde an die günstigste Stelle des Feldes gebracht, von wo aus ein schöner glatter Ablauf über leicht sich senkendes Feld gewährleistet schien. Beide Flieger nahmen ihre Plätze ein, dann wurde der Motor angeworfen. Aber das ging nicht so schnell, denn der Motor wollte gerade nicht und hielt seine Herren

eine volle Viertelstunde zum Narren. Der Apparat ist mit einer Anlaßvorrichtung ausgestattet, die das so unpraktische und gefährliche Anwerfen des Motors durch den Propeller überflüssig macht. Der Propeller wird einfach viermal umgedreht, so daß alle vier Zylinder ansaugen und wird dann in einem Zylinder auf Zündung eingestellt. Der Pilot betätigt nun von seinem Sitze aus die Anlaßvorrichtung, eine Dynamomaschine in miniature, die durch eine kleine Karbel betätigt wird und deren Strom einen Stromverteiler passiert. Zündet ein Zylinder kräftig, so reißt er die nächsten durch und der Motor ist im Gang. Vorläufig riß er freilich ziemlich lange nicht durch, eine Viertelstunde lang bockte der blanke Motor und schlug zurück. Aber endlich, gegen 1/4 Uhr tönte die tiefe, dröhnende Musik des Motors über den Platz. Mandl hebt die Hand, die Haltemannschaften lassen los und der Apparat eilt über das Feld. Eine bange Sekunde für die Zuseher: Wird er rechtzeitig emporgehen, um über das 12 m hohe Hindernis, den Eisenbahndamm mit den Telegraphenleitungen, hinwegzukommen? Aber der Apparat bewährt seine Steifigkeit aufs glänzendste. In der Mitte des Feldes steigt er und nach der ersten Kurve schwebt er bereits über der Horizontlinie des Buchkogelgrates. Höher und höher schraubt sich der Apparat — endlich, stark in 1500 m Höhe, fliegt er quer über die Stadt und entschwindet im blauen Sonnegelände. . . Er kreuzt in 3000 m Höhe über den Schöckel, der Motor sendet einen donnernden Gruß aus Wolkenhöhe zu Mandls Eltern hinab, die in Radegund wohnen. Ob sie wissen, daß ihr Sohn da hoch in den Wolken seine stolzen Bahnen zieht, ein Mitberoberer des Luftmeeres? . . . Es ist 4 Uhr vorüber, da kommt der Apparat den auf Lazarettfelde Harrenden wieder in Sicht. Die Libelle nähert sich, nimmt, je tiefer sie kommt, an Größe zu, nun noch ein graziöser Achter und ein schöner Gleitflug, und der Apparat setzt ruhig auf dem Boden auf. Das Publikum bricht in nicht endenwollenen Jubel aus.

Auf dem Landungsfelde gönnten sich jetzt die Flieger nur kurze Ruhe. Rasch wurden noch einmal alle Organe des Apparates nachgeprüft, diesmal mit womöglich verdoppelter Feinheit. Leutnant Mandl wollte noch bis Laibach fliegen, und die 220 km, die bis Laibach zu überwinden sind, waren immerhin eine beachtenswerte Strecke für einen Flieger, der am gleichen Tage schon 200 km zurückgelegt hat, wenigleich dieser Teil der Fahrt keine Fährnisse mehr in sich schloß wie etwa der Semmering und das enge Mürtal. Denn bis Laibach ist, mit Ausnahme des engen Samedelflusses, für die Flieger äußerst günstiges Terrain, das überall Gelegenheit für eine allfällig notwendige Notlandung bietet. Der Start ging um 5 Uhr 18 Minuten glatt vor statuten und um 7 Uhr 15 kamen die beiden Flugoffiziere in Laibach an. Laibach hatte gerade einen großen Festtag, den südslawischen Katholikentag. Viele, viele Tausende aus dem slawischen Süden waren in Laibach zusammengekommen. Als eben das Schauturnen beendet war und die ungeheuer Menge, die diesem beiwohnte, sich zerstreuen wollte, wurde der Aéroplan hoch in den Lüften gewahrt. Große Erregung und Begeisterung brach in der Menge los. Der Aéroplan sank immer tiefer und tiefer, umkreiste dreimal den Festplatz und unter den brausenden, begeisterten und enthusiastischen »Zivios«-Rufen der vielen Tausende, die von den Offizieren erwidert wurden, landete er glücklich auf dem Exerzierfeld. Die Flieger haben an diesem Tag 470 km zurückgelegt.

Tags darauf hätte der Weiterflug nach Görz erfolgen sollen.

Beim Ausprobieren des Motors vor dem Abflug geriet nun auf noch unaufgeklärte Weise der Vergaser in Brand. Die Flammen ergriffen die Tragfläche, welche verbrannte. Leutnant Mandl war somit genötigt, die Fortsetzung seines großen Fluges, den er so glücklich begonnen hatte, aufzugeben. Er reiste sogleich nach Wiener-Neustadt zurück.

DAS AÉROPLANTURNIER IN GOTHA.

Für die Tage vom 16. bis zum 18. August war das zweite Aéroplantturnier in Gotha anberaumt. Als Schauplatz der Wettkämpfe hatte man die Renobahn Boxberg gewählt. Alle Bewerber waren Schnelligkeits-, Höhen- und Bombenwurfkonkurrenzen sowie eine photographische Konkurrenz vorgesehen. Alle diese Wettbewerbe hatten einen starken militärischen Anstrich, was auch schon daraus hervorgeht, daß zum Bombenwerfen und Photographieren nur aktive Offiziere von den Flugzeugführern mitgenommen werden durften, die ihre Erfahrungen den auswesenden Vertretern des Kriegsministeriums, des Generalstabes und des Reichsmarineministeriums mitteilen hatten.

Ein Novum im Flugbetrieb war bei diesem Meeting in Aktion getretene Totalisatoren — eine, wie wir schon betont haben, recht traurige Verirrung, die nicht ohne böse Folgen bleiben wird, wenn man über den übrigen wenig ermunternden Anfang hinausgehen sollte. In den Bestimmungen des Totalisators war n. a. festgesetzt: Es gibt Wetten auf Sieg und auf Platz. Bei Siegwetten ist der niedrigste Einsatz 5 M. Gewinn und Verlust der Wette richten sich nach dem Gewinn oder Verlust des Preises. Wenn zwei Piloten im gleichen Wettbewerb gleiche Leistungen aufweisen, so werden beide als Sieger betrachtet und die erfolgten Einzahlungen werden nach Abzug von 20 Prozent für den Reichsstempel verteilt. Nach einem Protest oder einem die erste Entscheidung ändernden Schiedsspruch der Sportkommission findet keine neue Regulierung der Gewinne statt. Wenn ein Pilot, dessen Nummer bereits aufgezogen wurde, mit Genehmigung der Sportleitung an dem betreffenden Rennen nicht teilnimmt, so werden die auf ihn gemachten Einlagen zurückgezahlt. Für Platzwetten ist der geringste Einsatz 10 M. Platzwetten werden erst bei einem Start von mindestens vier Flugzeugen angenommen. Für zweiten Platz sind folgende Plätze ist kein Teilnehmer verpflichtet, ein Flugzeug auszuliegen. Platzwetten gehen daher ohne allenfalls Gefahr der Wettenden. Als gestartet gilt ein Flugzeug, wenn es sich nach Freigabe des Startes in Bewegung gesetzt hat. Bei einem Start von 4—6 Flugzeugen werden nur die ersten zwei als placierte betrachtet. Nehmen an einem Wettbewerb, an welchem 4—6 Bewerber teilnehmen wollten, mit Genehmigung der Leitung einer oder mehrere nicht teil, so werden auf diese Wettensumme die Einlagen zurückgezahlt, und die übrigen Wettensummen gehen auf die ersten placierte Flugzeug, wenn wenigstens vier im Wettbewerb bleiben.

Die zum Turnier zugelassenen Aviatiker waren außer sechs Offiziersdienern die Flugzeugführer E. Stoeffler auf Albatros-Doppeldecker, Ingold auf Aviatik-Doppeldecker, Schiedeck auf A.-F.-G.-Tanne, Beck auf Kondor-Eindecker, Kohart auf Hispan-Eindecker und Hennig auf einem neuen Schwabe-Eindecker, der zum ersten Male an einem öffentlichen Wettbewerb teilnahm, sowie ferner der Reservemann Paul Schwandt mit einem Gräde-Eindecker.

Das Flugmeeting hatte unter großem Wetterpech zu leiden. Erst am 18. August, dem dritten Programmtag, konnte geflogen werden. Das Wetter war an diesem Tag nicht übel und auch der Besuch war recht gut. Die Gothaer Hofgesellschaft fand sich ein, der sportliebende Herzog Karl Eduard an einer Spitze. Auch der junge Prinz von Wales war anwesend.

Als erste Nummer wurde die Bombenwurfkonkurrenz abgewickelt. An ihr beteiligten sich Kohart, Stoeffler, Beck und Ingold. Stoeffler war bei den Wettens Favorit, hatte aber keinen Erfolg. Der einzige Ingold, beziehungsweise sein Begleitoffizier erzielte zwei Treffs. Der Sieger zahlte 88:10 beim Totalisator, der bloß 175 M. Umsatz verzeichnete. Das Publikum war durchwegs nicht wettlastig. Das Debüt ist also nicht vielversprechend.

Nach einer Pause wurde zum Schnelligkeitsrennen der Maschinen mit Motoren über 80 H. P. gestartet, das nach einem ca. 10 km vom Boxberg entfernten Ziel und zurück führte. Auch diese Konkurrenz war nur von geringem Erfolge begleitet, denn nur einem Flieger

von sechs gelang es, sein Peusum einwandfrei zu erledigen. Wieder war es Ingold, der siegte.

Sodann startete noch Hennig, um sich im Alleingang den ersten Preis für das Rennen der Flugzeuge mit Motoren unter 80 H. P. zu erobern. Aber trotzdem sein 78 H. P. Stahlhubs-Rotationsmotor sehr gut lief, gelang sein Vorhaben nicht, denn er verfehlte die Wendemarke.

Im weiteren Verlauf des Aéroplanturniers fand am 19. August der Wettbewerb im Photographieren vom Flugzeug aus statt. Die Bestimmungen waren, daß innerhalb einer Stunde nach dem Start aus mindestens 800 m Höhe ein Ziel zu photographieren war, welches 10 bis 30 km vom Startpunkt entfernt lag; es durften sechs Platten mitgenommen werden. Es starteten drei Flieger, Stoeffler, Ingold und Beck mit je einem Offizier als Flaggast. Das Ergebnis ist noch anständig.

Das Meeting von Gotha verlief im ganzen recht glatt, aber sehr uninteressant; und auch der Totalisator konnte ihm über diesen Punkt nicht hinweghelfen.

FLUGWOCHE VON DEAUVILLE.

Soeben fand (an den Tagen vom 24. bis zum 31. August) in Deauville, dem berühmten französischen Seebad, das schon angekündigte Wasserfliegerei-Meeting statt, das insbesondere vom Marineministerium hoch dotiert ist. Das Ministerium hat 50 000 Francs Geldpreise gestiftet und den Sieger sowie dem Zweitplacierten den Ankauf des Apparates durch den Staat um 60 000, beziehungsweise 50 000 Francs zugesichert.

Die wichtigsten Bestimmungen für das Meeting lauteten: Die Teilnahme steht nur in Frankreich geborenen zweiseitigen Flugzeugen mit französischen Motoren offen. Das Gewicht des Führers und Begleiters muß auf je 80 kg durch Sand- und Bleiballen ergänzt werden; außerdem müssen Benzin und Öl für einen Vierstundentag und ein Anker von mindestens 5 kg Gewicht mit Ankerkass von wenigstens 40 m Länge mitgeführt werden. Die Vorprüfungen des Wettbewerbes bestehen unter anderem im Anker und Ankerrollen ohne fremde Hilfe bei 10 m Wassertiefe, Abfahren eines Achters auf dem Wasser sowie eines Vierecks und in 10 Minuten langem Stillliegen mit gestopptem Motor (letzteres bei Wind bis zu 10 m pro Sekunde). Auch soll sich das Flugzeug, auf dem Wasser schwimmend, dem Winde entsprechend, von selber einstellen. Der Anlauf vom Wasser aus darf bei Windstille 400 m nicht übersteigen. Die Geschwindigkeit muß mindestens 83 km pro Stunde betragen und das Flugzeug in 25 Minuten mindestens 500 m hoch steigen können.

Nach den Gattungen der Hydravions zerfallen die Wettbewerbe in zwei Gruppen, nämlich in solche für Küstenfliegerei und in solche für Bordfliegerei. Letztere müssen die Plattform auf dem Schiffe, von dem sie aufsteigen, bei einem Anlauf von höchstens 35 m mit oder ohne kleine Startvorrichtung verlassen können. Beide Arten von Flugzeugen müssen einen funktentelegraphischen Apparat mitführen und die geforderte Mindestgeschwindigkeit einmal über eine Strecke von 100 Seemeilen (185 km), das zweitmal über eine Distanz von 250 Seemeilen (465 km) beweisen. Die Abtastung der Flugsenge wird nach der beachteten Mindestzeit bewertet.

Zuerst sind eine Anzahl von Vorprüfungen zu erledigen. Darauf folgt die Hauptkonkurrenz, für deren fünf Prüfungen folgende Bestimmungen gelten: 1. Nur solche Apparate, die in weniger als acht Stunden wenigstens 180 Seemeilen durchfahren, haben Anrecht auf Preise. 2. An bewegten Tagen müssen die von ihnen Torpedobooten begleiteten Apparate eine Serie von Auf- und Abstiegen auf bewegtem Meere ausführen. 3. Die Apparate müssen eine bestimmte Strecke hin und zurück zuerst mit größter und dann mit geringster Geschwindigkeit abfliegen. Der Geschwindigkeitsunterschied muß mindestens 7 m in der Sekunde ansprechen. 4. Geschwindigkeitsprüfung: Diese besteht aus einem Fluge ohne Unterbrechung über 100 Meilen, der bis zu 250 Meilen fort-

gesetzt und in seinem zweiten Teile durch Zwischenlandungen unterbrochen werden kann. Reparaturen dürfen nur mit mitgebrachten Mitteln ausgeführt werden. 5. Ausdauerprüfung: Die Flüge für die Geschwindigkeitsprüfung rechnen auch für den Preis des größten Dauerfluges ohne Zwischenlandung. Die Konkurrenten können eventuell ihren Flug über 250 km hinaus verlängern.

Diese fünf Prüfungen sind mit folgenden Preisen dotiert: Ausdauerprüfung 25.000 Francs (15.000, 7500 und 2500 Francs), Geschwindigkeit über 250 Meilen 15.000 Francs (10.000 und 5000 Francs), Geschwindigkeit über 100 Meilen 10.000 Francs (7000 und 3000 Francs), Aufstieg auf bewegtem Meere 15.000 Francs (10.000 und 5000 Francs), Geschwindigkeitsunterschied 15.000 Francs (10.000 und 5000 Francs). Außerdem sind zwei Preise von 2000 und 1000 Francs für Einrichtungen für Funkentelegraphie ausgesetzt. Die nicht gewonnenen Preise dienen zur Erhöhung des Ausdauerpreises.

Für die Bordflüge sind 15.000 Francs an Preisen ausgesetzt.

Es wurden fünfzehn Flugzeuge genannt, und zwar nur Küstenflugzeuge, kein einziges Bordflugszeug, so daß dieser Teil der Konkurrenz entfiel.

Die Liste der Bewerber lautet:

1. M. Farman (Pilot Renaux), Zweidecker, 50 m² Tragfläche, 3 Schwimmer, 130 H. P.
2. M. Farman (Gaubert), ebenso.
3. Nienport (Weymann), Eindecker, 16 m², 3 Schwimmer, 160 H. P.
4. Nienport (Levasseur), ebenso.
5. Caudron (R. Caudron), Zweidecker, 36 m², seitliche Schwimmer, 100 H. P.
6. Caudron (G. Caudron), Zweidecker, 36 m², 200 H. P.
7. Bathiat-Sanchez (Rugère), Zweidecker, 42 m², 3 Schwimmer, 160 H. P.
8. Bréguet (Moineau), Zweidecker, 45 m², Zentralschwimmer, 200 H. P.
9. Bréguet (X.), ebenso.
10. Deperdussin (Prevost), Eindecker, 35 m², 3 Schwimmer, 200 H. P.
11. Deperdussin (Janoir), Eindecker, 28 m², 80 H. P.
12. Bosel (Chémet), Eindecker, 18 m², 3 Schwimmer, 80 H. P.
13. Dassot (A. Dassot), Eindecker, 26 m², 100 H. P.
14. Astra (de Lambert), Zweidecker, 54 m², 2 parallele Schwimmer, 160 H. P.
15. Lévéque (Molla), Zweidecker, 30 m², Zentralschwimmer, 120 H. P.

Als Vorspiel des eigentlichen Wettbewerbes fand am 24. August ein Flug Paris—Deauville (300 km) mit Wasserflugzeugen statt. Der Startplatz war Le Pecq. Es nahmen teil: Chémet auf Borel Eindecker, Levasseur auf Nienport-Eindecker, Molla auf Lévéque-Flagboot, Janoir auf Deperdussin-Eindecker, Weymann auf Nienport-Eindecker und Baron de Montaleut auf Bréguet Doppeldecker. Als Erster traf nach 3 Stunden 48 Minuten Chémet in Deauville ein und gewann so 20.000 Francs. Zweiter war Levasseur, Dritter Molla, Vierter Janoir. Baron de Montaleut und sein Passagier kamen bei dem Flug um Lebaas. Bei Ronen stürzte ihr Apparat aus 250 m hernieder. Die beiden Insassen wurden während des Falles aus dem Flugzeug herausgeschleudert. Baron Montaleut fiel auf einen auf der Seine verankerten Schlepper. Er schlug mit dem ganzen Gewicht seines Körpers auf eine Türe der Schiffsbücke, durchschlug diese und fiel in den Schiffsraum hinunter; er war sofort tot. Der Mechaniker schlug ebenfalls auf ein benachbartes Schlepsschiff auf und blieb gleichfalls zerschmettert liegen. Beide Leichen wurden bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt. Das Flugzeug selbst fiel auf dem rechten Seenufer in einen Garten, riß dort eine Pappel nieder und wurde vollständig zerstört.

Die ersten Tage in Deauville, welche den Vorprüfungen gewidmet waren, boten wenig Interessantes. Die Proben wickelten sich bei idealem Wetter überaus glatt ab. Eine willkommene Abwechslung in dem etwas eintönigen Getriebe war es, als am 27. August Komman-

dant Félix mit seinem neuartigen Dunne-Zweidecker eintraf, dem bekanntlich eine besonders günstige Lösung des Stabilitätsproblems nachgerühmt wird.

Den bisherigen Nachrichten zufolge haben Molla, Moineau, Chémet und Bréguet die besten Resultate zu verzeichnen. Sie absolvierten sämtliche Vorprüfungen am schnellsten und in tadelloser Weise. Beim großen Wettbewerb über 100 Meilen (185 km) wurde von ihnen Moineau in 1:51:04 Erster, Bréguet in 1:57:13¹/₂ Zweiter. Molla flog 250 Meilen (463 km) in 5:24:14.

DIE DEPERDUSSIN-KRISE.

Der Fall Deperdussin hat im Aéro-Club de France große Mißlichkeiten zur Folge gehabt.

Viele Mitglieder des Clubs fanden den Beschluß tadelnswert, das Gordon Bennett-Meeting am dem Flugplatz bei Reims abzuhalten, welcher zu der Konkurrenzmasse des verhafteten Schwinders Deperdussin gehört. Louis Blériot ist infolge dieses Beschlusses aus dem Vorstände des Aéro-Clubs ausgeschieden, ebenso haben im Verlaufe der Differenzen der Deputierte Benaset, der Berichterstatter über das Militärbudget, und Vizepräsident Comte Henry de la Vaulx, dessen Ansichten häufig im Widerspruch stehen zu jenen der Aviatiker, die den Aéro-Club beherrschen wollen, ihren Austritt aus dem Vorstände des Aéro-Clubs angemeldet.

Glücklicherweise hat der Präsident M. Deutsch de la Meurthe den Club in die Lage versetzt, die von Deperdussin gestifteten Summen für den Flugwettbewerb in Reims der Konkurrenzmasse zu übermitteln und doch das Programm für den 27., 28. und 29. September in vollem Umfange mit allen Preisen aufrecht zu erhalten. Damit ist die Krise zwar vorläufig zum Stillstand gekommen. Doch fadet eine Anzahl von Clubmitgliedern, die von industriellen Interessen geleitet sind, daß der Aéro-Club de France sich für die Interessen der französischen Konstrukteure englischer einsetzen sollte. Nach ihrer Meinung sollte der Club bei der Kriegs- und Marineverwaltung vorstellig werden, damit diese sich günstiger über die Bedingungen der Lieferung von Militärflugzeugen anspreche. Es gelte das Wohl und Wehe der französischen Produktion, die ohne jede wirksame Protektion gegen fremde Staatshilfe ins Hintertreffen geraten würde. Man erlebt immer wieder das Schauspiel, daß unter dem Namen von Patriotismus und Landeswohl eine künstlich aufgezüchtete, rein spekulative Industrie geführt werden soll.

Am 22. August brachte der »Matin« einen offenen Brief des Fabrikanten Bréguet. Er beklagt sich, daß der französischen Flugzeugindustrie zu wenig unter die Arme gegriffen würde und daß insbesondere der Aéro-Club de France sich zu wenig in diese Richtung bemühe. Im Hinblick auf das jetzige Wasserflugzeugmeeting von Deauville betont er, es sei höchste Zeit, daß man sich die Fortschritte und die Unterstützung der französischen Flugzeugindustrie, auf welche die Nation so große Hoffnungen setze, mehr angelegen sein lasse. Wenn man so fortfahre, die Unterstützung dieser Industrie wie bisher zu vernachlässigen, so werde sie bald durch die der anderen Länder überholt sein. Deutschland, Rußland, England, Italien, Österreich bauen heute selbst und mit großem Erfolge. Den Konstruktionsfirmen im Auslande, besonders in Deutschland, werden direkte Unterstützungen von ihren Regierungen zu teil. Die französischen Konstrukteure seien infolge der zwar umfangreichen, aber unregelmäßigen Bestellungen des Kriegsministeriums nicht in der Lage, ihre Arbeitsmittel für eine wirklich nutzbringende und gleichmäßige Produktion zu organisieren. Das Marineministerium, das über keine genügenden Geldmittel verfüge, um ein Wasserflugzeug-Meeting zu veranstalten, hoffe, im Aéro-Club eine tatkräftige Stütze zu finden.

Tage darauf veröffentlichte das gleiche Blatt Kaudgebungen anderer Aéroplanfabrikanten, die in das nämliche Horn bliesen. In kürzeren und längeren Zuschriften schloßen sich Leblanc, Voisin, Farman, Morane, Bathiat

und La Fresnay den von Bréguet vorgebrachten Beschuldigungen an Morane schreibt u. a.: »Hinsichtlich der Militäraviatik garantiere ich Ihnen, daß nach dem, was ich über Organisation und Fortschritte der deutschen Militäraviatik erfahren habe, diese uns im Zeitraume der nächsten sechs Monate überholt haben wird.« Morane nennt den Aéro-Club eine Bande von Leuten, die sich um das Wohl und Wehe der Flugzeugindustrie verknüpft wenig kümmern und deren einzige Beschäftigung darin besteht, vor schönen Frauen zu paradiesen. Lehlanc führt aus, daß der Klub lediglich für seinen Ruhm arbeite und nichts für die Konstrukteure und Flieger tue (also er macht ihm zum Vorwurf, daß er an der guten sportlichen Tradition festhält). Auch die anderen Einsender äußern aufs schroffste ihre Meinungen und geben der Hoffnung Ausdruck, daß die Kritiken den Vorstand des Aéro-Club aufrütteln und zur Erkennung seiner »Aufgaben« bringen werden, freilich jener »Aufgaben«, die ihnen gerade passen würden. Der Aéro-Club de France wird sich wohl seinen sportlichen Geist durch solche durchsichtige Angriffe nicht beeinträchtigen lassen.

Es zeigt sich jetzt, wohin es einen Klub führt, der ehemals auf vornehmster rein sportlicher Basis stand, wenn er den Spekulanten Einfluß gewährt, denen es nur um nackten materiellen Gewinn zu tun ist und welche die Klubs und ihr Ansehen nur dazu ansnützen wollen, um einen erhöhten Druck auf die Heeresverwaltungen zur Erzwingung recht großer Anschaffungen auszuüben. Dabei wird Frankreich gedroht, es werde sonst von Deutschland überholt werden, in Deutschland wird das Umgekehrte an die Wand gemalt.

P. S.

DEUTSCHE FERNFLUGPREISE.

Schon lang erhofften sich die deutschen Flieger große Preise für Fernflüge, wie sie z. B. in Frankreich bestehen und die Piloten zu großen Leistungen im Überlandflug auspornen. Man weiß, was für gewaltige Fernflüge im Bewerb um den Pommeroy-Preis erst jüngst wieder ausgeführt wurden. Und nun haben auch die deutschen Flieger ihre ersehnten Preise bekommen: Der Verwaltungsausschuß der Nationalflugschule hat beschlossen, für Fernflüge, die in der Zeit vom 15. September bis 31. Oktober 1913 als Tagesleistung — d. h. in der Zeit von Mitternacht bis zur Mitternacht des folgenden Tages — mit oder ohne Fluggast ausgeführt werden, Preise im Gesamtbetrag von 300.000 M. anzusetzen.

Die Fernflüge müssen von Fliegern deutscher Staatsangehörigkeit auf Flugzeugen, die einschließlich ihres Motors in Deutschland hergestellt sind, ausgeführt werden. An dem Wettbewerb können sich mit Genehmigung der Heeres- und Marineverwaltung Militärflieger beteiligen. Es müssen als Tagesleistung mindestens 1000 km und davon mindestens 500 km in einer Richtung zurückgelegt werden. Der Flug kann außerhalb Deutschlands begonnen und beendet werden.

Für die sechs weitesten Flüge werden ausgesetzt: 60.000 M. als erster Preis, 50.000 M. als zweiter Preis, 40.000 M. als dritter Preis, 25.000 M. als vierter Preis, 15.000 M. als fünfter Preis und 10.000 M. als sechster Preis.

Wird der zurzeit weiteste Fernflug von Paris nach Cacres mit einer Länge von 1600 km durch innerhalb dieses Wettbewerbes ausgeführte Fernflüge übertroffen, so wird für den weitesten Flug ein Nationalflugspreis von 100.000 M. verliehen. Die übrigen Preise entsprechen in der angegebenen Reihenfolge den folgenden sechs weitesten Flügen.

Die durchflogene Strecke wird nach der Luftlinie zwischen dem Ort des Abfluges und dem Landungs- oder sonstigen Punkten berechnet, deren Überfliegen in einwandfreier Weise nachgewiesen wird.

Der Flug muß mit demselben Flugzeug durch denselben Flieger ausgeführt werden. Ein Wechsel des Fliegers, des Flugzeuges oder des Motors innerhalb der zu wertenden Tagesleistung ist nicht gestattet. Führt derselbe Flieger mehrere Fernflüge mit demselben oder mit einem anderen Flugzeug aus, so wird nur sein weitester Flug bewertet. Werden von verschiedenen Fliegern auf demselben Flugzeug Fernflüge ausgeführt, so wird jeder einzelne Flug selbständig bewertet.

Statt Preisen, die auf Flugzeugen der Militärverwaltung erhoben sind, werden den Siegern Ehrenpreise gewährt und die persönlichen Ansätze erstattet, der Rest wird der Militärverwaltung für die Kaiser Wilhelm-Luftfahrerstiftung zur Verfügung gestellt.

Zum Nachweis der zu wertenden Flugleistungen sind Bescheinigungen über Zeit und Ort des Abfluges, Zeit und Ort der Landung — auch jeder Zwischenlandung — sowie gegebenenfalls des Überfliegens kontrollierter Punkte beizubringen. Die Bescheinigungen können von jeder einwandfreien Persönlichkeit, jedoch nicht von einem etwa mitgenommenen Fluggast ausgestellt werden. Auch ist das Barogramm des zuvor geprüften und versiegelten Barographen beizubringen. Die Anszahlung eines Preises erfolgt nur, wenn der Nachweis über die Ausführung des Fernfluges nach Maßgabe vorstehender Bestimmungen vollständig erbracht wird. Die Entscheidung steht mit Ausschluß des Rechtsweges dem Verwaltungsausschuß der Nationalflugschule zu. Die sonstigen von der Nationalflugschule ausgeschrieben Preise bleiben von diesem Ausschreiben unberührt.

TODESOPFER.

John Bryan, ein amerikanischer Aviatiker, verlor am 8. August in Chinatown (British Columbia) das Leben. Er stürzte aus 130 m Höhe mit einem Wasserflugzeug ab.

Auf dem Flugfeld Bork bei Brück in der Mark, wo sich die Grade-Fliegerschule befindet, stieg am 10. August gegen $\frac{1}{8}$ Uhr morgens der junge Grade-Pilot Rösler mit dem Flugschüler Stephan, der sich in Bork auf das Pilotenexamen vorbereitete, auf einem Grade-Eindecker auf, um nach dem etwa 10 km entfernten Brück zu fliegen. In zirka 800 m Höhe wurde diese Stadt überflogen und Rösler drehte noch einige sehr steile Kurven über den Häusern, bevor er sich zur Landung auf einer Wiese entschloß. In sehr steilem Gleitfluge schoß die Maschine zu Boden. Rösler scheint die Gewalt über das Flugzeug verloren zu haben, denn der Eindecker schlug mit großer Kraft am Rande eines Grabens mit dem linken Flügel voraus auf den Boden und überschlug sich. Als Hilfe herbeikam, waren die beiden Insassen des Flugzeuges bereits tot. Der Pilot Rösler, der keine Sturzkappe trug, war einer Schädelfraktur erlegen, während Stephan außer Knochenbrüchen innere Verletzungen erlitten hatte.

Am 15. August gab es auf dem Flugplatz von Lindenthal bei Leipzig einen schweren Unfall, bei dem ein Aéroplanpassagier den Tod fand. Der Aviatiker Römpler stieg nachmittags mit einem Doppeldecker der Deutschen Flugzeugwerke zu einem Übungsflyg auf und wurde von dem Diplomingenieur August Rütgers aus Aachen begleitet. Das Wetter verschlechterte sich durch starken Wind und Regen ganz plötzlich und die Flieger mußten wiederkehren. Als sie eben landen wollten, wurde das Flugzeug von einer heftigen B 6 erfaßt und aus einer Höhe von etwa 10 m herabgeschleudert. Der Flieger konnte den Motor nicht mehr abstellen, so daß die Maschine mit einem furchtbaren Ansprall auf den Boden stieß und vollständig in Trümmer ging. Rütgers wurde so schwer verletzt, daß er kurz nach dem Unfall starb. Römpler hat nur einige Hautabschürfungen und leichte Verstauchungen erlitten.

Am 22. August ereignete sich vormittags auf dem Halberstädter Flugplatz ein Fliegerabsturz mit tödlichem Ausgang. Leutnant Schmidt verunglückte bei Ausführung

des für die Pilotenprüfung vorgeschriebenen Gleitfluges mit einem Eindecker. Schmidt ging aus einer Höhe von etwa 1000 m in einem sehr steilen Gleitflug mit volllaufendem Motor wieder. In etwa 600 m wurde ein Flügel defekt, wahrscheinlich infolge des so großen Gegendrucks, und der Apparat stürzte zur Erde.

Am 24. August saßen bei dem Wettflug Paris-Deauville Baron Montalant und sein Begleiter den Tod. Näheres im Bericht über das Meeting von Deauville.

Am 26. August abends gab es auf dem Flugfelde von Villacoublay einen Sturz, der den Tod zweier Flieger zur Folge hatte. Der Fliegerleutnant Saint-Severs stieg mit seinem Mechaniker auf, um seine Maschine, die er in den nächsten Tagen bei den südfranzösischen Manövern verwenden wollte, zu erproben. Ohne erkennbare Ursache setzte der Motor, als Saint-Severs etwa 200 m hoch schwebte, aus, die Flugmaschine stürzte zu Boden. Die beiden Insassen waren sofort tot.

DEUTSCHE BALLONFÜHRERINNEN.



OLGA BISCHOF.

(Siehe den Artikel »Die deutsche Frau im Ballone« in Nr. 10 und 11 der »Wiener Luftschiffer-Zeitung«.)

NOTIZEN.

DIE STAGL-MANNSBARTH-HALLE ist vom Militärballon gekauft worden.

VON POLA NACH PARENZO flog am 10. August Linienbesitzerleutnant Wosecek mit einem Wasserflugzeug.

IM WASSERFLUGZEUG fuhr am 15. August Vollmoeller von Holtanen nach Swinemünde. Die Strecke beträgt 810 km.

IN SAN SEBASTIAN hält der Königliche Aero-Klub von Spanien an den Tagen 21. bis 28. September ein Flugmeeting ab.

VON CASABLANCA flog kürzlich der französische Wachmeister Perretti über Fes nach Taza und zurück. Diese Strecke beträgt 700 km.

ZU RITTERN DER EHRENLEGION wurden Brindejanc des Moulinais, Cadron, Sannière, Giraud, Harriot, Morane und Zeus ernannt.

BRINDEJONC DES MOULINAISS ist von dem König von Schweden für den großen Europäerpfad mit dem Ritterkreuz des Wasa-Ordens ausgezeichnet worden.

IN ISCHL führte zu Ende August der italienische Aviatiker Giovanni Borgotti eine Anzahl Schauflüge aus. Er benützte zu seinen Produktionen einen Eindecker.

IN GENÈVE stürzte am 12. August bei einem Flug-Meeting der Pilot Scoffer mit einem Passagier auf einem Deperdussin-Eindecker in den See. Beide wurden von Motorbooten gerettet.

EINEN KUGELBALLON hat jetzt der »Verein für Luftschiffahrt in Steiermark« erworben. Er wird ihn voraussichtlich in Marburg unterbringen und von dort aus seine Auffahrten veranstalten.

BEI VENEDIG ließ man kürzlich, wie »l'Auto« meldet, submergierbare Boote und Wasserflugzeuge gleichzeitig operieren. Es handelte sich darum, die submergierbaren Boote vom Aëroplan aus zu beobachten.

MIT DEM ELTERNPAAR als Flugpassagieren kreiste am 9. August der Pilot Fallier über dem Flugfeld von Habsheim. Der Vater zählt 69, die Mutter 61 Jahre. Die alten Leute waren von der Fahrt entzückt.

DER FLIEGER BOSANO unternahm am 25. August einen Versuch mit einem Wasserflugzeug in Deauville. Der Apparat überschlug sich und fiel ins Meer. Bosano erlitt eine ziemlich schwere Verletzung am linken Schenkel.

IN DARMSTADT wird an der technischen Hochschule ein neues Extraordinariat für Flugwesen geschaffen. Als Leiter der Lehrkanzel wird Diplomingenieur Karl Eberhardt von der Fliegerstation in Döberitz berufen werden.

IM KURPARK VON PREBLAU landete am 17. August um 4 Uhr nachmittags der vier Stunden vorher in Trannstein in Bayern aufgestiegene Ballon »l'Éclair«. Im Korb befanden sich vier Herren. Einer davon brach sich bei der Landung den Unterarm.

DEN SUND überquerte der französische Aviatiker Chevillard am 9. und am 10. August. Er flog am 9. in einer halben Stunde mit einem Passagier von Kopenhagen nach Malmö. Am 10. August flog er mit Prius Axel, dem Vetter des Dänenkönigs, zurück.

IN KLAGENFURT beschloß, wie man meldet, der Gemeinderat dem Laudeskomitee zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte, einen Kredit von 3000 K zur Errichtung eines Hangars, einer Gleitbahn und einer Abfuhrpiste für einen ständigen Wasserflugzeugplatz zu bewilligen.

AUS LUZERN meldet man, daß dort gegenwärtig ein Hydro-Aëro-Omnibus montiert wird, der außer dem Piloten sechs Passagiere befördern soll. Es ist ein großer Doppeldecker von 25 m Spannweite; ein zweihundertpferdiger Motor treibt einen vierflügeligen Propeller. Der Apparat wiegt 2000 kg.

2520 METER HOCH gelangte am 25. August Hermann Hold in einem Wasserflugzeug bei einem Flug über dem Wörther- und über dem Ossiacher See. Diese Höchstleistung für Hydroaëroplane wurde von Sportkommissionären beglaubigt.

DAS LUFTSCHIFF »FORLANINI« wurde am 28. August von der italienischen Militärverwaltung übernommen. Es wurde von dem Mailänder Ingenieur Forlanini nach seinen eigenen Plänen erbaut. Der Ingenieur bemühte sich, die Vorteile des starren und halbstarren Systems zu vereinen.

IN KOBURG wurde, wie »Berl. Lokalaus.« meldet, am 6. August der dortige »Flugstützpunkt« in Anwesenheit des Herzogspaares und unter Beteiligung von zehn Militärsiegern eröffnet. Acht Flieger starteten zu einem Flugwettbewerb. Den Ehrenpreis des Herzogs gewann Leutnant Jolly auf einer Gotha-Taube.

OSKAR BIDER hat am 11. August wieder eine schöne Leistung im Alpenflug, seiner Spezialität, voll-

bracht, indem er nach dem Gurnigelberg flog und oberhalb des Hotels auf dem 1159 m hoch gelegenen Plateau des Berges landete. Nach kurzem Aufenthalt kehrte er in elf Minuten wieder nach Bern zurück.

DER »ADJUDANT VINCENTO«, der in Toul stationierte französische Militärballon, verließ am 15. August um 6 Uhr morgens seine Halle, um nach Paris zu fahren. Er traf auf seinem Ziele, dem Mauverfeld von Issy, wenige Minuten nach 1 Uhr mittags ein. Die bei ungünstigem Wetter zurückgelegte Strecke beträgt 260 km.

IN ASPERN wurde eine militär-aviatische Versuchsanstalt errichtet. Der Stand der das kommandierte Manuskript beträgt gegenwärtig 69 Mann. Auch zwei neue Flugparks, Nr. 14 und Nr. 15, sind dort geschaffen worden. Flugpark Nr. 14 steht unter Kommando des Oberleutnants Behr, Flugpark Nr. 15 unter Oberleutnant Smicka.

EINE NEUE LUFTSCHIFFHALLE will, wie der »Berl. Lokalanzeiger« erfährt, die deutsche Militärverwaltung in Friedrichshafen errichten. Zu diesem Zweck werden bereits auf einem günstig gelegenen angekauften Gelände die Vorbereitungen für einen mit allen modernen Hilfsmitteln und Einrichtungen ausgestatteten Bau getroffen.

IN MARSEILLE fand am 7. August ein Wettkampf zwischen Garros und Brindejonc statt, obgleich der Mistral den Tag über mit besonderer Heftigkeit wehte. Garros erhob sich vor einer riesigen Zuschauermenge bis zu 2500 m, Brindejonc bis 2400 m. Bei dem letzten »Phantasmaflug« setzte Brindejonc bei der Landung etwas hart auf und zerbrach dabei den Propeller.

NACH BÖHMEN wurde am 11. August ein in Mülhausen im Elsaß aufgestiegener preussischer Aéroplan verschlagen. Leutnant Koch, der ihn führte, wollte nach Plauen fliegen. Er verlor die Orientierung, kam nach Böhmen und landete bei Wegstätt. Der Apparat fuhr gegen einen Baum, wobei der Propeller beschädigt wurde. Leutnant Koch und sein Passagier blieben unverletzt.

AUS ZÜRICH wird gemeldet, daß das Wasserflugzeug der Luzerner »Astris-Station« schon in Betrieb ist. Am 17. August machte der Pilot Labourat mit dem Apparat zwölf Flüge, davon sechs mit je zwei Passagieren und sechs mit je einem Passagier. Die Flugdauer betrug je 15 bis 20 Minuten. Der große, 2000 kg wiegende Voisin-Apparat »Ikarus« machte am gleichen Tage mit vier Personen an Bord einige hübsche Probezüge.

VON EDUARD SPelterini, der, wie bereits gemeldet, in seinem Ballon »Sirius« wieder einen prächtigen Flug über die Alpen gemacht hat, ist ein auf der Fahrt ausgeworfener Gruß an uns gelangt. Als die Karte geschrieben wurde, am 3. August um 6 Uhr 50 Minuten nachmittags, befand sich der »Sirius« in 6300 m Höhe über dem Monte-Rosa. Die Temperatur betrug — 28° C. Der Finder der Karte hat sie in Domodossola aufgefunden.

ÜBER DIE SCHNEEKOPPE flog am 25. August der deutsche Pilot Friedrich. Er stieg um 1/2 Uhr morgens auf einer Etich-Taube in Liebau in Schlesien auf, setzte in 1800 m Höhe über die Schneekoppe, flog trotz dichten Nebels über Johannisdorf und Freiheit weiter nach Trautenau und landete dort glatt. In Trautenau stieg er mit Herrn Etich als Passagier neuerdings auf und kehrte auf demselben Wege nach Liebau zurück.

LEO STEVENS, der bekannte amerikaische Luftschiffer, hat einen Fallschirm hergestellt, der wie ein Torneiast auf dem Rücken getragen wird. Mit diesem Fallschirm hat ein Waghals namens Law aus einem Wright-Doppeldecker aus 1300 m Höhe einen Sprung gemacht. In 2 1/4 Minuten erreichte Law die Erde, ohne zu Schaden zu kommen. Freilich pflegen derartige Vorrichtungen im Notfall nicht so zu funktionieren wie bei einem wohlvorbereiteten Versuch.

DAS NEUE OBSERVATORIUM des Frankfurter physikalischen Vereines auf dem Kleinen Feldberge wurde

am 24. August in Anwesenheit vieler hervorragender Vertreter der Naturwissenschaften eingeweiht. Das Institut, welches sich in der Hauptsache mit der Erforschung der oberen Luftschichten im Interesse der Luftschiffahrt beschäftigen wird, ist neben demjenigen von Lindenberg und Friedrichshafen das drittgrößte in Deutschland.

DER »GRAF ZEPPELIN« des Tiroler Vereines für Luftschiffahrt ist wieder nach Italien gelangt. Er stieg am 24. August in Innsbruck unter Führung des Primarius Dr. Lorenz mit Frau Emilie Lorenz, Dr. Wagner und kaiserlichem Rat Helgi auf und landete am selben Tage bei Merigliano. Die Luftschiffer wurden beäugt, die italienischen Behörden zeigten sich jedoch sehr entgegenkommend und nach 24 Stunden wurden die Dame und die drei Herren wieder freigegeben.

DER FLUG UM LONDON oder das »Fliegerderby«, wie er in England auch genannt wird, findet heuer am 20. September statt. Der Flug beginnt und endet auf dem Aerodrom von Hendon. Der zurückzulegende Weg beträgt nahe an 100 Meilen (160 km). Ungefähr zwanzig Konkurrenten werden an dem Bewerb teilnehmen, darunter auch kontinentale Flieger. Wer sich für den Wettbewerb interessiert, kann im London Aerodrome Office, 166 Piccadilly, W. Näheres erfahren.

IN SARAJEVO beteiligten sich Flieger an der Kaiserfestparade. Am 18. August rückte um 7 Uhr früh die gesamte Garnison zur Feldmesse aus. Während Laudescher Feldzeugmeister von Potiorek die Parade abnahm, kreuzten nacheinander Oberleutnant Schüller, Oberleutnant Perini und Leutnant Király vom Flugmaschinenpark Sarajewo auf dem Paradefeld und feierten in ihren Apparaten, auf welchen jedesmal Oberleutnant Zeidler als Beobachter saß, Leuchtpistolen ab. Die Piloten wurden lebhaft akklamiert.

DEN NITTNER-STEIN auf dem Semmering wird der Bildhauer Hegenbarth ausführen. Die mit der Beurteilung der eingelaufenen Projekte betraute Jury hat das seine gewählt. Zur Durchführung aller Arbeiten hat sich ein Komitee aus Luftschiffern gebildet. Dieses Komitee wird den Platz für die Aufstellung des Denkmals wählen, die Arbeiten überwachen und die Enthüllungsfestlichkeiten leiten. Das Ehrenpräsidium dieses Komitees hat FML. Leopold Schleyer von Postenmalghera, Sektionschef im Kriegsministerium, übernommen.

DIE WURFKONKURRENZ »Aéro-Cible Michelius« hat wieder begonnen. Am 12. August traf Leutnant Varcin mit fünf von den mitgenommenen flüchtigen Geschossen in den Zielkreis. Am 18. August gelang Gaubert sechs Würfe von flüchtigen, während andere Flieger keine nennenswerten Erfolge hatten. Es sind sechs Preise ausgeschrieben; auf den ersten Preis hat jener Flieger Anspruch, dem es gelang, von flüchtigen Geschossen mindestens zehn in einen Kreis von 20 m Durchmesser zu werfen. Die Flughöhe muß dabei mindestens 200 m betragen.

JANOIR ist, wie schon kurz gemeldet, am 2. August von Paris nach Berlin geflogen. Er brauchte zu seiner Fahrt elf Stunden reise Flugzeit. Er stieg mit einem 80pferdigen Deperdussin-Eindecker um 6 Uhr morgens in Etampes auf und landete um 9 Uhr in Gent. Um 12 Uhr mittags flog er weiter und hatte über Deutschland mit starkem Gegenwind zu tun. Er landete nach 8 Uhr abends in Johannisthal. Am 9. August flog Janoir von Berlin nach Tauraggen (650 km), am 11. August von da nach Riga (250 km), am 14. nach Beresowo. Am 18. August ist Janoir endlich nach St. Petersburg gelangt. Er hat die Strecke Paris—Petersburg also in sechs Etappen zurückgelegt.

VIELE LUFTFAHRZEUGE werden zu den diesjährigen preussischen Kaisermanövern herangezogen werden. Drei Zeppelin-Ballons nehmen teil und als vierter Leukballon das neue Militärinfanterieschiff »M. IV.«. Die Flieger

werden wahrscheinlich schon in ihren durch die Militärvollage bestimmten neuen Formationen auftreten. 50 Flugzeuge sollen im Felde erscheinen. Die Aufgabe der Flieger wird in dem gebirgigen Gelände nicht leicht sein. Sie werden nicht nur gegen den Feind aufzuklären haben, sondern auch zwischen den in verschiedenen Gebirgstälern marschierenden Heeresabteilungen Verbindung halten müssen.

DER TECHNISCHE WETTBEWERB für Zug- und Spannorgane für Luftfahrzeuge, welchen der k. k. Österreichische Fliegentechnische Verein abgehalten hat, ist beendet. Die Konkurrenz umfaßte drei Gruppen. In der ersten Gruppe erhielt Ingenieur Max Sombathy in Pola den ersten Preis (300 K), Ingenieur Otto Zádlnik in Wiener-Neustadt den zweiten Preis (100 K); in der zweiten Gruppe Ingenieur Heinz Elpel in Prag den ersten Preis (1000 K), Ingenieur Max Sombathy in Pola den zweiten Preis (200 K); in der dritten Gruppe Ingenieur K. Urbau in Wien den ersten Preis (800 K), Ingenieur Karl Busse in Berlin den zweiten Preis (100 K).

«**WER HAT RECHT?**» fragt Dr. Hildebrandt im «Berl. Lokalanzeiger». Die Fabriken behaupten, von der Flugspende hätten nur die Flieger Vorteile, diese dagegen klagen, alle käme einzig und allein den gewinn-süchtigen Fabriken zu gute. So schreibt Hans Zeyssig im «Motorwagen»: «Von der Österreich-Flugspende hatten sich viele Industrielle Vorteile erhofft; auch diese Hoffnung ist zuschanden geworden. Der Löwenanteil fällt an die Piloten, die Tausende verdienen können, wo im günstigsten Falle für die Industrie Hunderte übrig bleiben.» Ans Fliegerkreisen dagegen wird immer vorgerechnet, daß aus den Prämien der Flugspende nur wenige Mark übrig blieben.

VON FISCHAMEND AUS machten am 8. August die Piloten Oberleutnant Flitz und Leutnant Perini schöne Überlandflüge. Letzterer Offizier flog nachmittags um 1,5 Uhr nach Ödenburg und von dort über das Leithagebirge nach Fischamend zurück, wo er um 1/6 Uhr nach Zurücklegung einer 128 km langen Strecke glatt landete. Der Pilot hatte mit Böen und Regen zu kämpfen. Oberleutnant Flitz stieg um 6 Uhr abends in Fischamend auf, flog über Marchegg und Günsersdorf bis Hohenau und von dort zurück nach Fischamend, wo bei Dunkelheit um 8 Uhr abends die Landung auf dem Fingfelde glatt erfolgte. Um dem Flieger die Orientierung bei der Landung zu ermöglichen, hatte man zwei Signalfener angeordnet.

OBERLEUTNANT SCHONOFSKY flog am 20. August von Wiener-Neustadt nach Budapest. Er erhob sich mit seinem Monteur Vormeister Josef Thoma auf dem Lohrer-Pfelflieger «Bob» um 6 Uhr vom Flugplatz. Nach zwei Runden über dem Steinfeld schlug Bruno Schonofsky in 1600 m Höhe um 1/7 Uhr den Weg gegen den Nordwind See ein. Er nahm seine Route über Raab und die Pilsner Berge. Um 1/1 Uhr traf der Pilot mit seinem Begleiter wohlbehalten auf dem räuberischen Flugfelde bei Budapest ein. Die durchflogene Strecke beträgt 260 km. Am gleichen Tag wollte Oberleutnant Alexej von Fischamend aus nach Budapest fliegen. Er gelangte jedoch nur bis Raab, wo bei einer Zwischenlandung der Apparat Schaden nahm.

DIE VERORDNUNGEN über Flüge innerhalb verbotener Zonen in Deutschland haben eine Erweiterung erfahren. Vom Minister der öffentlichen Arbeiten ist folgendes bestimmt worden: «Flüge über verbotene Zonen oder Aufstiege innerhalb solcher sind, falls nicht eine schriftliche Erlaubnis der zuständigen militärischen Behörden (Gouvernement, Kommandantur n. s. w.) erteilt ist, zu unterlassen. Die Festsetzung der verbotenen Zonen erfolgt durch die Militär-(Marine-)Verwaltung.» Weiter wird gesagt: «Die Mitnahme von photographischen Apparaten ist grundsätzlich nicht zu gestatten. Zuverlässigen Personen kann jedoch die Mitnahme solcher Apparate, abgesehen von (antrophographischen Apparaten, seitens der Ortspolizeibehörde des Aufstiegsortes erlaubt werden.»

920 KILOMETER legte am 26. August der deutsche Pilot Stoeffer im Überlandflug zurück. Er stieg,

begleitet von seinem Monteur, in Mühlhausen im Elsaß auf einem Aviatik-Pfelf-Doppeldecker um 1/6 Uhr morgens an und gelangte ohne Zwischenlandung bis zum Truppenübungsplatz Alten-Grabow, wo er nach 7 Stunden 15 Minuten wegen Benzinmangels landete. Nach kurzer Pause flog er weiter und erreichte um 4 Uhr 10 Johannissthal. Bis dahin hatte er ca 700 km hinter sich gebracht. Nach Einnahme einer Mahlzeit besiegten Stoeffer und sein Passagier wieder ihr Flugzeug und flogen um 5 Uhr 25 weiter. Um 7 1/2 Uhr erfolgte bei einbrechender Dunkelheit die glatte Landung bei Gramsch anweit Schloppe in Westpreußen, ca. 120 km hinter Kästrin.

AUS INNSBRUCK wird berichtet: Der Ballon «Graf Zeppelin» unternahm am 22. August, 11 Uhr 5 Minuten nachts, unter Führung von Fritz Müller eine Nachtfahrt. Die Fahrt verlief anfänglich mit einer Geschwindigkeit von 12 km pro Stunde. Um 5 Uhr früh wurde Kufstein erreicht und der Ballon trieb in der Richtung auf München. Die Morgensonne führte durch Erwärmung des Gases eine größere Fahrhöhe und damit eine Drehung des Windes um fast 90 Grad nach Osten herbei, so daß der Ballon um 1/4 Uhr früh Wasserburg am Inn überflog. Nach einer abermaligen Drehung des Windes überflog der Ballon den Chiemsee, Reichenhall, Berchtesgaden, den Hohen Göll und das Hagengebirge und landete nach zwölfstündiger Fahrt glatt zwischen Bischofskofen und St. Johann im Pongau. Die zurückgelegte Luftlinie betrug 135 km, während der Weg des Ballons die doppelte Länge maß.

DIE PARISER AUSSTELLUNG (Exposition Internationale de Locomotion Aérienne) findet, wie man es seit vier Jahren gewohnt ist, auch heuer im Dezember im Grand Palais der Champs-Élysées statt. Die Ausstellung wird von der Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques unter offizieller Beteiligung des Kriegsministeriums und des Marineministeriums organisiert. Sie dauert vom 5. bis zum 28. Dezember. Die Ausstellungsobjekte zerfallen in zehn Hauptgruppen: Aerostaten (Frei- und Lenkbalkons sowie alles Zubehör), Flugzeuge (auch Drachen etc.), Motoren und Propeller, Wissenschaft (Flug, Meteorologie, Photographie etc.), Kunst (auch historisch), Rohmaterial, Werkzeuge und Maschinen, Transport und Unterkunft, Kartographie und Bibliographie, Handel, Industrie. Anmeldungen haben bis zum 15. September zu geschehen, und zwar beim Generalsekretariat, Paris, VIII, Place de Laborde 2, wo man auch Auskünfte aller Art erhält.

IN ENGLAND werden demnächst, wie man meldet, sämtliche Küstenbefestigungen und befestigten Häfen Luftschiffstationen erhalten. Zum Schutz der Admiralschiff-docks werden Flugstationen in Plymouth, Portsmouth und Milfordhaven gebaut werden. Eine besondere Kommission von Offizieren der Armee und Flotte ist bereits damit beschäftigt, die geeigneten Plätze für die Anlagen auszusuchen. Jede Flugsation soll ein lenkbares Luftschiff sowie Land- und Wasserflugzeuge erhalten. Auf diese Weise soll im Kriegsfall eine ununterbrochene Verbindung zwischen den Landstreitkräften und der Flotte hergestellt werden. Die Küstengeschwader werden durch die Reserveflugzeuge des königlichen Flugkorps verstärkt werden, und diese werden unabhängig von den acht Geschwadern sein, die den Landtruppen zur Verfügung stehen sollen. Die übrigen Geschwader des Armeeflugkorps werden, sobald das notwendige Bedienungspersonal ausgebildet ist, zusammengestellt; zu diesem Zweck werden Flugschulen in Upavon und East Charch errichtet werden.

DIE ERFINDUNG VON BLÉRIOT, das Abfahrts- und Landungskabel für Aeroplane, scheint sich bei den Versuchen, die man damit vornimmt, zu bewähren. Solchen Proben der Vorrichtung, die bekanntlich in erster Linie für Marine-Aeroplane vielversprechend ist, wohnten kürzlich der französische Marineminister Baudin sowie die Admirale Daries und Le Bris bei. Dem Minister wurden in Brest durch den Piloten Pégoud die Manöver des Abfahrens und der Landung vorgeführt, die ihn unumwunden

befriedigten, als sie trotz ungünstigem Wetter gelangen. Es ging ein Wind von 12 m pro Sekunde, der sich zuweilen zu heftigen Böen von 16 bis 18 Sekundenmeter steigerte. Auch riefen die den Flugplatz umgebenden Wälder starke Luftwirbel hervor, die den Apparat ganz aus seiner Bahn brachten. Da nur See diese Luftwirbel nicht bestehen, würde der Apparat, ohne seitlich aus seiner Bahn zu gelangen, schon beim ersten Landungsversuch das Kabel ordentlich fassen, was bei den Proben wegen der ungünstigen Windverhältnisse nicht immer der Fall war.

AM WÖRTHERSEE fanden am 23. bis zum 25. August in allen umliegenden Ortschaften Luftflottentage statt. Das Ehrenpräsidium hatte Landespräsident Baron Skene-Fries inne. Auslößlich dieser Veranstaltung unternahm Pilot Hermann Hold von der Militärschwimmschule in Klagenfurt aus Anstiege mit einem Hydroplan, die glänzend ausfielen. Am 23. August absolvierte er zwei Anstiege in der Dauer von 30 und 35 Minuten in 1800 m Höhe. Am 24. August umflog er den ganzen Wörthersee. Unter dem Jubel der nach Tausenden zählenden Menge stieg Hold am 4. Uhr nachmittags auf und schraubte sich auf 850 m Höhe; in Pörschach und in Velden machte er Zwischenlandungen am See, und am 1/6 Uhr landete er wieder bei der Militärschwimmschule. In allen Wörtherseestationen wurde der Pilot lebhaft akklamiert. Am 25. August flog Hermann Hold in 97 Minuten vom Wörthersee über den Ossiacher See hinaus und zurück — etwa 160 km — und schied mit einer relativen Höhe von 2520 m einen Welt Höhenrekord für Hydroplane.

BEI DER FLUGWOCHE, die heuer in Aspern stattfand, erreichte am ersten Tage, dem 15. Juni, der Franzose Perreyon im Höhenfluge 4540 m, am zweiten Flugtage, dem 17. Juni, brachte es der Österreicher Illner auf 5015 m. Sie hatten dabei je eine physische Person und Ballast im Gewichte von 65 kg an Bord, und nach den Ausschreibungen wurden die Flüge als solche mit zwei Passagieren bewertet. Danach hätte zuerst Perreyon und dann Illner einen neuen Weltrekord im Höhenfluge mit zwei Passagieren geschaffen. Die Vorschrift der Fédération Aéronautique Internationale ist aber in dem Punkte nicht ganz klar, ob bei Rekords der Ersatz einer physischen Person durch zwei Gewicht zulässig ist. Auf Veranlassung des k. k. Österreichischen Aero-Klubs wurde nun auf der Konferenz im Haag diese Textstelle interpretiert, und zwar ging die Entscheidung dahin, daß die Passagiere als Personen mitgenommen werden müssen. Demnach wurden die Leistungen, die Perreyon und Illner während der zweiten Wiener Flugwoche schufen, von der F. A. I. nicht als Weltrekord anerkannt.

DAS MARINELUFTSCHIFF »L II«, ein neuer Zeppelin-Balloon, der am 9. September seine Probefahrten beginnen wird, ist das größte Luftschiff, das bisher aus der Werft von Friedrichshafen hervorgegangen ist. Es hat 150 m Länge. Auch in der Form stellt »L II« einen neuen Typ dar. Der unter einem spitzen Winkel endigende Laufgang ist ins Innere verlegt, wodurch der Schiffkörper eine vollständige Rundung erhält. Das Schiff wird drei Gondeln besitzen; in zweien ist die Maschinenanlage vollständig isoliert, während die dritte ausschließlich für die Führung bestimmt ist. Das Schiff wird mit vier Motoren zu je 200 Pferdekraften ausgerüstet sein und auch in dieser Beziehung den bisherigen Rekord von 555 Pferdekraften der »Sachsen« bei weitem schlagen. Naturgemäß wird das Schiff eine größere Schnelligkeit entwickeln. Man erhofft sich 96 km pro Stunde. Ob das neue Marineluftschiff in Hamburg, Leipzig oder Johannisthal stationiert wird, ist noch nicht bestimmt, doch dürfte es voraussichtlich zuerst nach Johannisthal überführt werden, wo auch die Übernehmung durch das Reichsmarineministerium erfolgt.

IN BIBERACH in Württemberg entsteht jetzt ein Leuchtturm für Luftschiffer. Der dortige Verschönerungsverein hat kürzlich an den Grafen Zeppelin die Anfrage gerichtet, ob ein in der Nähe der Stadt geplanter Aussichtsturm in irgend einer Weise den Zwecken der Luft-

schiffahrt dienbar gemacht werden könnte. Die Zeppelin-Baugesellschaft beantwortete die Anfrage mit dem Vorschlag, den Aussichtsturm mit einem elektrischen Leuchtturm mit einer Reichweite von etwa 25 bis 30 km auszustatten. — Bei dieser Gelegenheit mag erinnert werden, daß die Telefunken-Gesellschaft auf Anregung der deutschen Militärbehörde bereits aufangs dieses Jahres auf der Funkstation Nauen ein elektrisches Blinkfeuer für Zwecke der Luftschiffahrt eingerichtet hat. Die Anlage ist 2000 Kersen stark und tritt jede Nacht bei Eintritt der Dunkelheit bis zum Morgen in Tätigkeit. Die Lichtstrahlen werden ununterbrochen im Rhythmus des Buchstabens »N« des Morse-Alphabets ausgesendet, so daß die Luftschiffer erkennen können, daß es sich um das Leuchttfeuer »Nauen« handelt. Eine Probe im Ballon ergab, daß das Blinkfeuer noch von 40 km Entfernung erkennbar ist.

ÜBER DIE AUGEN der Flieger entwickelt der bekannte Berliner Luftfahrer Dr. Halben, ein Angearaut, im »Motor« die Ansicht, daß Zuverlässigkeit des Auges wichtiger ist als Höchstleistung; die allgemein verbreitete Anschauung, der Luftfahrer bedürfe besonders »scharfer« Augen, sei nicht berechtigt. Dagegen mache jede Augenstörung, wie Augenmuskellähmung, Gesichtsfelddefekt u. s. w. eine Person für die Luftfahrzeugführung völlig untauglich. Ferner wären auch Einseitige ausscheidend, nicht etwa wegen des Fehlens des zwelfigjährigen Körperlebens, sondern weil ihnen bei Verlust und vorübergehender Ausschaltung des einzigen Auges, wie dies durch Fremdkörper, Tränen, plötzliches Verschmutzen der Schutzbrille entstehen kann, das Reserverauge fehlt. Dr. Halben empfiehlt ferner ganz besonders warm das Monokel, das sich seiner Handlichkeit wegen beim Sport bewährt habe, und das schnell vom Auge entfernt werden kann, was bei plötzlichen Landungen mit einem Flugzeug von großer Bedeutung ist. Gegen Schloß seiner Ausführungen verlangt er, daß die Untersuchung der Luftfahrer durch Ärzte zu geschehen habe, die selbst Luftschiffer sind.

GENERALMAJOR TERTAIN inspizierte am 20. August den Flugpark Nr. 14 in Aspern. In seiner Begleitung befanden sich Oberst Ottokar Landwehr von Pragenau, Hauptmann Ludwig Leidl und Hauptmann Schüttler, sämtliche von der Verkehrstruppenbrigade. Generalmajor Tertain besichtigte eingehend sämtliche Apparate, welche von den Offizieren des Flugparks in der Luft vorgeführt wurden. Sodann nahm der General die für den Transport von Apparaten bestimmten Wagen in Augenschein. Diese werden zu den Schlußmanövern in Böhmen abgesendet werden. Des weiteren folgten Probenflüge mit der Lohrerschen »Gebirgspatze« sowie mit einem Lohner-Doppeldecker-Pfeildieger mit eingebautem Gnome-Motor. Am 27. August inspizierte Generalmajor Tertain in Begleitung des Generalstabschauptmannes Schüttler und des Hauptmannes Leidl das Wiener-Neustädter Flugfeld. Nach der Besichtigung des Flugmaschinenparks stieg Oberleutnant Schonofsky auf einem Lohner-Doppeldecker zu einem Passagierflug auf. In 1000 m Höhe überflog er die Stadt und deren Umgebung, worauf er in schönem Gleitflug landete. Auch Oberleutnant Holeka absolvierte auf einem Lohner-Apparat in 1000 m Höhe einen Passagierflug.

BAUMEISTER G. LILIENTHAL sprach vor einigen Tagen in Johannisthal über »Neue Forschungen zur Flugtechnik«. Er zeigte, wie »B. Z. a. Mittags« referierte, die verschiedenen Mittel, deren sich der Vogel bedient, um in stieltem Gleitfluge irgendwo hindanzugehen oder sich bei böigem Wetter in der Luft zu halten. Dies beruht auf der Fähigkeit der Schwerpunktverlegung und der Flächenänderung der Flügel sowie deren seitlicher Beweglichkeit. Im Vergleich zu unserem heutigen Flugzeug sind das Mittel, die sich nicht ohne weiteres übertragen lassen. Der Grund dafür wird in der ungünstigen Tragflächenform erblickt, die allein eine unverhältnismäßig große Kraft erfordert, um Vorwärtsbewegung und Steigen zu erreichen. Das Geheimnis des Segel- und Gleitfluges liegt demnach in einer möglichst genauen Nachbildung der Form des Quer- und Längsprofils eines solchen

Vogelflügels. Sollte es gelingen, die Tragflächen des Flugzeuges so auszubilden, daß die gleichen Kräfte wie beim segelnden Vogel erkennbar werden, so bedarf es nicht mehr der großen Motorenstärke, die heute der Leistung eines Flugapparates zu Grunde gelegt werden müssen. Im gleichen Maße eröffnen sich damit auch neue Aussichten für Ausgestaltung der Beweglichkeit der Flügel.

EINE JAPANISCHE KOMMISSION besichtigte am 9. August die aeronautische Station Fischamend. Zum Empfang der japanischen Militärs hatten sich der Kommandant der Luftschifferabteilung Oberleutnant Uzelac sowie der Stationskommandant von Fischamend Hauptmann Rothausel mit sämtlichen Luftschifferoffizieren vor der Ballonhalle eingefunden. Nach der Begrüßung der Gäste machte der Leukballon „Parseval“ unter der Führung des Hauptmannes Hauswirt eine Fahrt über Fischamend, worauf der Ballon die Donau zweimal überflog, um dann vor der Ballonhalle zu landen. Hierauf stieg Feldpilot Oberleutnant Banfield mit dem japanischen Oberst Watanabe als Passagier mit einem Lohrer-Pfeilflieger bei heftigem Wind auf. Oberleutnant Banfield absolvierte einige Runden über dem Fingeld und flog dann der Donau entlang nach Maunswörth, wo er eine Landung vornahm. Der Feldpilot stieg mit seinem Passagier sofort wieder auf und flog direkt nach Fischamend, wo er in einem schönen Gleitflug vor einem Haugar landete. Sodann zeigten Oberleutnant Platz und Leutnant Perini einige prächtige Sturz- und Gleitflüge auf Etlich-Apparaten. Die japanischen Offiziere äußerten sich sehr schmeichelhaft über die Leistungen unserer Piloten.

EINEN FALLSCHIRMVERSUCH machte am 19. August der Blériot-Pilot Pégoud in Buc. Als er mit seinem Eindecker in 250 m Höhe angelangt war, schaltete Pégoud den Fallschirm aus, indem er gleichzeitig seinen Flugapparat wie zu einem steilen Gleitabstieg vorüberheulte. Der Fallschirm öffnete sich sofort, hob den Aviatiker von seinem Sitze und trug ihn mit mäßiger Geschwindigkeit gegen den Boden. Der Eindecker, dessen Motor auch arbeitete, vollführte inzwischen eine wellenförmige, rapide Fahrt, um dann hart zu Boden zu kommen. Pégoud ging mit dem Fallschirm über dem Park eines angrenzenden Besitztumes nieder, kletterte sich an die Zweige eines Baumes und erreichte, an dem Baume herabkletternd, glücklich die Erde. Der Fallschirm, dessen Erfinder Bounet im vorigen Jahre den Preis Lalanc von l'Aéro-Club de France zugesprochen bekam, besteht aus drei seidenen Rundstreifen, deren mittlerer die Luft durchläßt, während der äußere fast luftdicht ist und der obere im Zentrum ein Loch von 14 cm aufweist, sonst aber ganz luftdicht ist. Durch die verschiedenen Arten der Gewebe werden Oszillationen fast ganz vermieden. Bounet gedenkt nun einen riesigen Fallschirm zu bauen, mittels dessen auch der Apparat in gefährlichen Momenten gerettet werden kann.

IN LEIPZIG brachte der bei günstigen Wetter am 23. und 24. August abgehaltene Völkerschlacht-Erinnerungsflug einen Sieg von Leutnant Reuss mit Oberleutnant Nordt als Passagier auf Albatros-Taube. Er bekam den Ehrenpreis des Königs Friedrich August von Sachsen. Als Zweiter plazierte sich Leutnant Boude mit Leutnant Müller als Passagier auf einem D. F.-W.-Doppeldecker. Er erhielt den Ehrenpreis der Stadt Leipzig. Von den übrigen Wettbewerbern für Offiziersflieger gewann Leutnant Reuss den Aufkaufspreis und den Schnelligkeitswettbewerb, während Leutnant Boude der Höbenpreis zufiel. Die beteiligten Zivilpiloten konkurrierten an beiden Tagen. Am ersten Tage gewann Stiploschek (Jeannin-Stahltaube) den Frühpreis und den Dauerpreis. Im Wettbewerb um den kürzesten Anlauf und den kürzesten Auslauf siegte Schwaundt (Grade-Eindecker). Am zweiten Tage wurde der Frühpreis zwischen Stiploschek, Gasser (D. F.-W.-Doppeldecker), Ingold (Aviatik-Doppeldecker) und Bertou (Otto-Doppeldecker) geteilt. Den Dauerpreis gewann Ingold vor Stiploschek. Den Wettbewerb um den kürzesten Anlauf für Eindecker gewann Schwaundt, denjenigen für Zweidecker Ingold. Im Wettbewerb um den kürzesten Auslauf siegte in der Klasse der Eindecker Schwaundt und für Zweidecker Oelerich.

IN PUTZIG, der ersten deutschen Marinestation, konkurrierten am 21. August bei einem technischen Bewerb Theilen auf einem Pfeil-Albatros-Doppeldecker, Hirth auf einem Albatros-Hirth-Eindecker und Ingenieur Schüler auf einem Argo-Doppeldecker, alle Apparate mit zwei Schwimmern versehen und außerdem ein Offizier mit einem Beobachter an Bord. Die Prüfung zum Anlauf für die Maschine bestand im Anflug vom Lande, Landung auf dem Wasser, Abflug vom Wasser auf mindestens 500 m Höhe und Flug über ein 25 Kilometer-Dreieck. Im Landstart erzielte Schüler auf Argo-Doppeldecker mit 130 m den kürzesten Anlauf, Theilen auf Albatros-Doppeldecker brauchte 165 und Hirth auf Albatros-Eindecker 230 m. Die Maschinen mußten dann nach einem kurzen Flug auf das Wasser niedergehen, dort an einer Boje verankert und mit abgestelltem Motor 90 Minuten lang liegen bleiben. Dann mußte der Motor wieder vom Führersitz aus ausgeworfen und vom Wasser aus gestartet werden. Dabei brauchte Schüler 125 und Hirth 175 m Anlauf. Bei der Höhenprüfung erreichte Schüler in 22 Minuten 900 m, Hirth in 18 Minuten 600 und Theilen stieg nur auf 300 m. In der Schnelligkeitsprüfung siegte Schüler mit 17 Minuten 20 Sekunden vor Theilen (18:35) und Hirth (18:55). Einen daran anschließenden Start und eine Landung von und auf bewegtem Wasser (Danziger Bucht) absolvierten alle drei Teilnehmer.

EIN LUFTOMNIBUS, der alle bisherigen dergartigen Versuche übertrifft, ist der Flugapparat „Le Grand“ des Russen Igor Sikorsky. Dieser riesige Aeroplan, ein Doppeldecker, der mit drei richtigen Kabinen ausgestattet ist und nebst Betriebsvorräten für zwanzig Stunden etwa zehn Personen tragen kann, wiegt 3000 kg. Er hat ein Flügelspannmaß von 130 m und eine Spannweite von 27 m. Sein Gerüst ist aus Holz. Vier Motoren von je 100 H. P. betätigen die vier Luftschrauben des Apparates. Vorne ist für den Beobachter eine Art Kommandobrücke angebracht. Hinter dieser liegt eine geräumige, durch Glasfenster abgeschlossene Kabine für die beiden Piloten, wo nebeneinander zwei Steuerräder montiert sind. Hinter der Pilotenkabine liegt eine geräumigere Kabine für die Passagiere, dann folgen die Depots für Betriebsstoffe, Werkzeuge, ein kleiner Zwischenhang und schließlich eine dritte Kabine mit einer bequemen Lagerstätte. So ist es möglich gemacht, daß die Piloten einander ablösen können und daß die Mechaniker die Motoren auch während des Fluges zu regulieren vermögen. Der Flugapparat kann auch mit drei, ja sogar mit nur zwei Motoren fliegen. Das Versagen von einem oder zweier der Motoren setzt also dem Flug noch kein Ende. Das Ablösen der Piloten und überhaupt das Hin- und Hergehen der Personen bringt, wie öffentliche Proben bei St. Petersburg gezeigt haben sollen, keine Störung des Gleichgewichtes mit sich, was mit der im Verhältnis zu einem Menschen sehr großen Masse des Fahrzeuges zu erklären ist. Am 2. August schuf Sikorsky mit diesem Apparat einen Weltrekord, indem er mit sieben Passagieren 1 Stunde 54 Minuten lang flog und dabei 90 km zurücklegte.

KLAGEN über den mangelhaften Zustand der Militärluftschiffahrt werden öfters in französischen Blättern laut. So bemerkt z. B. der „Matin“, ein erschreckendes Bild auszumalen von der mangelhaften Organisation und von der seit einiger Zeit unter den Offizieren der Armee eingetretenen Unlust, sich weiter mit dem Fliegen zu beschäftigen. Seit einem Jahr ist darnach die Zahl der Gesuche um Aufnahme in das Fliegerkorps von 81 auf 32 gefallen. Enthusiasmus für die Flugsache und das Vertrauen auf eine würdige Anerkennung der unter Lebensgefahr ausgeführten Leistungen sind längst verloren gegangen. Zahlreiche Unfälle sind durch mangelhafte Ausrüstung verursacht worden, so daß die Offiziere längst darauf verzichtet haben, ihr Leben nutzlos aufs Spiel zu setzen. Mit den großen Ergänzungskrediten wird Verschwendung getrieben. Kostspielige Apparate wurden aufgekauft, für die es an den nötigen Schuppen fehlt. Die Flugszeuge bleiben offen liegen und gehen zu Grunde. Die Zahlungen an Lieferanten lassen an Pünktlichkeit viel zu wünschen übrig. Nach Ansicht des „Matin“ fehlt es im Oberkommando an fähigen Kräften. Die Depu-

tiertenkammer wird wieder einmal in Hilfe gerufen, um diesen Schwierigkeiten abzuweichen. In nächster Zeit gelangt der Regierungsantrag über die Errichtung einer dem Kriegsministerium anzugehörigen Direktion für Militärluftschiffahrt zur Verhandlung. Als Leiter dieser neuen Abteilung wird Oberst Cordosnier, Kommandant des 119. Infanterieregiments, genannt. Aus diesem Anlaß gelangt der von dem früheren Finanzminister Coehery angearbeitete Bericht über die Zustände im französischen Flugwesen zur Diskussion; er soll kräftige Schilderungen von Mißständen enthalten.

IN BUDAPEST fand Ende August ein Flugmeeting statt, bei dem sich zwei Unfälle ereigneten, wovon der eine schwerer, der andere leichter Natur. Von dem ersten wurde der bekannte ungarische Aviatiker Michael Székely betroffen. Er flog eben über den neuen Rennplatz, man sah, wie sich der Apparat nach vorne neigte, und die Piloten sahen, wie der Apparat unter den zahlreichen Zuschauern entstand eine Panik. Alles eilte zu der Unfallstelle und es wurden die Barrieren durchbrochen, um dahin zu gelangen. Székely war ausnehmend schwer verletzt und Professor Hillt, der sich unter den Zuschauern befand, nahm den Verunglückten sofort in Behandlung, legte ihm einen Verband an und brachte ihn in ein Sanatorium. Sein Befinden ist zufriedenstellend, so daß er, falls keine innere Blutung eintritt, schon in drei Wochen entlassen werden wird. Der Apparat war zertrümmert. Der zweite Unfall ereignete sich bei einer Landung der Aviatikerin Lilly Steinschneider. Ihr Flugzeug kippte um, fiel in eine Sandgrube und ging in Trümmer. Glücklicherweise blieb die Pilotin nahezu unverletzt. Eine schöne Überraschung war bei der Flugveranstaltung das Eintreffen des Oberleutnants Schonofsky aus Wiener-Neustadt, der gleich nach seiner Landung noch einige Schanflüge produzierte. Die österreichischen Teilnehmer haben mehrere Preise errungen. Wittmann gewann den Wettbewerb auf Höhe, jenen auf Dauer und den auf Gesamtzeit, während Lilly Steinschneider aus dem Wettbewerb die „Schnellen Runden“ siegreich hervorhob und bei demjenigen auf Dauer sowie auf Gesamtzeit den zweiten Preis errang. Wittmann bekam für seine Leistungen den Preis von 9000 K., während Lilly Steinschneider 1800 K. erhielt.

ÜBER DAS VOGELGEWICHT und seine Beziehung zu den Dimensionen der Vögel hat der französische Forscher Magnan wertvolle Untersuchungen angestellt. Magnan hat 200 Vögel, die zu 76 Arten gehörten, untersucht, und zwar im Naturzustand, und sofort nach dem Tode genau gewogen und ausgemessen. Die Oberfläche ihrer Flügel wurde genau in Quadratzentimetern bestimmt, die Länge und Breite des Flügels und des Schwanzes in Zentimetern aufgezeichnet und auch die Einzelgewichte genau in Gramm festgesetzt. Dabei zeigte sich, daß die charakteristischen Merkmale des Vogels variieren, je nachdem er den Gleitflug, den Segelflug oder den Ruderflug ausübt, daß aber diese Merkmale bei den Individuen derselben Gruppe so gleichmäßig wiederkehren, daß man sie für die Praxis als konstant annehmen kann. Magnan klassifiziert daher die Vögel folgendermaßen: Raubvögel, die vor allem den Gleitflug ausführen, Schwimmvögel, die den Segelflug ausüben, und Rudervögel wie Sperfliege und Hühnerarten. Es sind dann die Vögel der ersten Gruppe, deren Flug sich am meisten dem der Flugmaschinen, und zwar der Eindecker, nähert. Da nun in dieser Gruppe ein Vogel von 600 g dieselben Verhältnisse zu seinen Körpermaßen anweist wie ein Vogel von 10 kg, so muß man annehmen, daß auch ein Vogel dieses Typs der Gleitflieger, der 500 kg wiegen würde, dieselben Verhältnisse zeigen würde. Auf Grund dieser Annahme hat Magnan berechnet, welche Maße ein solcher Riesenvogel von 500 kg, der also etwa das Gewicht eines Eindeckers hätte, haben müßte, und er ist zu folgenden Zahlen gelangt: Flügelfläche 14 970 m², Gewicht der Flügel 980 kg, Spannweite 105 m, Breite des Flügels 1,87 m, Länge des Schwanzes 206 m, Länge des Apparates 4,67 m.

DER FLUG UM ENGLAND auf Wasserflügen nach dem Preis der „Daily Mail“ brachte, wie die

meisten Fachleute im Voraus wußten, keinen Erfolg. Es meldeten sich bloß sechs Teilnehmer, und die schampten schließlich gar ein einziger wirklich startenden Bewerber zusammen. Am 9. August vormittags begab Hawker mit einem Sopwith-Doppeldecker, die Rausche in Netley bei Southampton. Ein österreichischer Mechaniker namens Kauper begleitete ihn. Hawker traf um 7,3 Uhr bei Ramsgate, der ersten Kontrollstation, ein. Um 7,4 Uhr flog er nach Yarmouth weiter, wo er um 11,5 Uhr landete. Am Tag darauf, einem Sonntag, durfte Hawker nach der Landesmitte nicht starten. Die unfreiwillige Pause wird in die Flugdauer natürlich nicht eingerechnet. Hawker hatte die ersten beiden Etappen von zusammen 384 km mit einer Geschwindigkeit von 96 Stundenkilometern absolviert. Den für Montag geplanten Weiterflug nach Scarborough mußte er auf Anraten seines Arztes aufgeben. Der Flieger zeigte alle Symptome eines Sonnenstiches. Da das Reglement gestattete, den Piloten zu wechseln, engagierte der Erbauer des Apparates, Mr. Sopwith, den Aviatiker Sidney Pickles, um den Flug zu Ende zu führen. Sidney Pickles havierte den Apparat, beim ersten Start erforderte, daß der Flug für diesmal aufgegeben werden mußte. Am 27. August stieg Hawker mit Kauper wieder in Southampton auf. Er flog längs der Ostküste Englands nach Norden, amflog einen Teil Schottlands und kam am 27. August in die Nähe von Dublin. Bei Longshilly stürzte er nun mit seinem Apparat auf die See herab. Das Flugzeug wurde stark beschädigt, die Insassen wurden mit einigen Verletzungen geborgen. Hawker ist 1600 km über See geflogen. Die „Daily Mail“ hat ihm einen Trostpreis von 500 Pfund zuerkannt.

MEHRERE MOTOREN sollte der Aviatiker nach einer Anregung von A. K. Rieger im „Berliner Tageblatt“ im Aéroplan haben. Das würde eine beträchtliche Erhöhung der Sicherheit bedeuten. Es wäre ein ansicheres Bankgeschäft, das nicht einige Hunderttausende oder Millionen jederzeit zur freien Verfügung hielte; und gerade so ist es ein unbrauchbares Flugzeug, das nicht beim Versagen des Motors sich auf den zweiten, oder besser, auf die andern beiden sich verlassen kann. Der Einwand, daß die Vermehrung der Motoren eine unwillkommene Vermehrung der Aufgaben für den Flieger bedeute, läßt sich wohl damit widerlegen, daß es doch möglich ist, die wichtigsten Hebel und Ventile von zwei oder drei Motoren so miteinander zu verbinden, daß wie bisher nur ein Hebel oder Ventil zu betätigen ist. Allerdings wird man dann, um Explosionen und Beschädigungen vorzugen zu können, nicht vergessen dürfen, Zwischenventile und Zwischenhebel einzuschalten, die es dem Fahrer ermöglichen, die Benzinzuführung zum Beispiel an jeder Maschine für sich abzustellen. Setzt bei der Fahrt also einer der Motoren plötzlich aus, so fällt für den Fliegerführer annehmbar die Aufgabe weg, sofort auf gefahrloses Landen seine ganze Aufmerksamkeit richten zu müssen; er schaltet durch einen Handgriff den kranken Motor aus, betätigt aber im übrigen die Hauptventile durch die vereinigten Hebel weiter mit. Bei dem vorzüglichen Aussehen der modernen Luftschiffmotoren, der es ermöglicht hat, das Gewicht für eine Paderkraft auf ungefähr ein Kilogramm herabzudrücken, kann es keine Rolle mehr spielen, ob sich nur ein Motor oder ob sich zwei bis drei Motoren auf dem Flugzeug befinden. Die Tragfähigkeit hierfür ist erwiesenermaßen vorhanden, wie anders erklärt sich sonst die Möglichkeit der Mitnahme mehrerer Passagiere? Eine gewichtige Rolle aber spielt es sicher, wenn sich so viele Reservemotorenkräfte vorfinden, daß der Flieger einem Motordefekt mit Seelenruhe entgegengehen kann. Warum also zögert man allgemein mit dem Einbau dieser Reservemaschinen?

DIE SCHWIERIGKEITEN, die Brindejone des Montluis auf seinem großen Europa-Rundflug zu überwinden hatte, stellt er selbst, wie folgt, zusammen: 1. Das Fliegen bei jeder Windstärke; 2. das Landen auf unbekanntem Terrain, dessen verborgene Gefahren er nicht kannte; 3. die Orientierung während des Fluges über Gegenden, die er nie gesehen; 4. die Überfliegen von Meeresarmen; 5. die Behinderungen, die dem Flieger da-

durch erwecken, daß er genötigt ist, an zu seinen Ehren veranstalteten Banketten teilzunehmen und Alkohol zu sich zu nehmen, stett sich der Ruhe widmen zu können. Brindejoc ist aller dieser Schwierigkeiten Herr geworden, ohne an seiner Gesundheit Schaden zu nehmen. Der kritischste Moment seiner Luftreise soll der gewesen sein, als er bei Dwinak eine halbe Stunde in der Luft kreisen mußte, um einen halbwegs praktikablen Landungsplatz zu finden; als er damals schließlich an einem Acker niederging, brach ein Red des Laufgestells. Bezüglich der Orientierung schreibt Brindejoc: »Eine gute Karte von 1:200.000 und ein Kompaß genügen, um ans Ziel zu gelangen. Man muß sich aber deshalb noch nicht in Sicherheit glauben, weil die Karte vorzüglich ist und der Kompaß nach Wensch funktioniert. Eigentlich weiß man nie, wo man ist, und am häufigsten verirrt man seine Zeit damit, den richtigen Weg zu verlieren und ihn wiederzufinden, da sich immer wieder Wolken zwischen den Fliegern und dem Boden schieben. Es ist mir mehrmals passiert, daß ich eine Stunde, zwei Stunden, ja sogar drei Stunden über einem Meer von Wolken schwebte, ohne das geringste Stückchen Erde zu sehen. Ich regte mich zwar darüber nicht auf, würde aber einem Anfänger nicht raten, ebenso zu fliegen. Während der Etappe von Hamburg nach dem Haag habe ich nicht gewußt, wo ich bin, bis ich an der Zuisersee gelangte, und auf der letzten Route habe ich, über Regenwolken fliegend, die Orientierung erst über Cambrai wiedergefunden, nachdem ich den Boden kurz nach dem Haag hatte verschwinden sehen. Aber man kann sich auch bei klarem Wetter verirren. Es wäre deshalb von Nutzen, wenn der Flieger, von Zeit zu Zeit sich dem Boden nähernd, ganz deutlich auf einem Dach den Namen einer Stadt oder einer wichtigen Eisenbahnstation lesen könnte.«

DIE AUTOMATISCHE STABILITÄT der Flugzeuge ist bekanntlich seit langem Gegenstand vieler Bestrebungen, ohne daß man bisher zu einem greifbaren Ergebnis gekommen wäre. Es soll nun, wie l'Auto meldet, dem ehemaligen englischen Offizier J. W. Dunne gelungen sein, ein wirklich automatisches Flugzeug zu bauen. Die Maschine ist schwanzlos und besteht aus zwei mit Ailerons versehenen Flächen in Form eines sehr offenen V mit der Spitze oben, also: Λ . Mit diesen Apparat flog am 11. August der französische Major Julien Félix von London zuerst nach Sherness, dann nach Boulogne. »Um 6 Uhr 35 morgens«, so schildert das genannte Blatt, »landete bei der Sänle der Grande-Armée nördlich Boulogne ein in Frankreich unbekannter Doppeldecker, dessen Form und Gestalt von derjenigen aller bisherigen Apparate vollkommen abwich. Dieser von Dunne erdachte Apparat wird vom Kommandanten Félix für das Haus Nienport erprobt, das sich die Patente der Erfindung gesichert hat. Der Zweidecker Nienport-Dunne bietet einen ganz eigentümlichen Anblick. Er besitzt weder einen Schwanz, noch ein vorderes Steuer und auch kein Seitensteuer. Er besteht lediglich aus zwei Tragflächen, die schräg nach hinten verlaufen und die derart zusammengesetzt sind, daß sie die Form eines Accent circonflexe haben. Die Bedienungsorgane des Apparates bestehen aus nichts weiter als aus zwei Hebeln, deren jeder zwei Ailerons betätigt, die an den Hinterenden der Tragflächen angesetzt sind. Ein gleichzeitiges Manövrier beider Hebel nach vorn bewirkt den Abstieg, ein Manövrier nach hinten den Aufstieg. Die Betätigung der beiden Hebel gegeneinander bewirkt die Tragflächenverwindung und die Seitensteuerung. Das Landungsgestell ist sehr robust und elastisch. Es weist zwei Räder auf, die an dem Rumpf durch ein Doppeldreiecksgestänge befestigt sind, das Verschöbungen nach allen Richtungen gestattet. Vier Stützen vorne und hinten am Rumpf sowie an den Enden der Tragflächen sichern das Gleichgewicht. Dieses hohe und kräftige Laufgestell ermöglichte es dem Major Félix, in einem Haferfeld zu landen, ohne daß die Maschine Schaden nahm. Nach den Äußerungen des Kommandanten Félix besitzt der Apparat wirklich hervorragende Stabilität.« Es wird außerdem von englischer Seite versichert, der Apparat sei

automatisch so stabil, daß ihn jeder Mensch, ohne je Fliegen gelernt zu haben, benützen könne. — Ans Lyon wird gemeldet, daß die Herren Ingenieur Adrien Schmitt und Carret gleichfalls eine Lösung des Problems der automatischen Stabilität der Aéroplane gefunden hätten. Die Versuche haben bisher allerdings nur mit Modellen stattgefunden. Nach dem System Schmitt-Carret wird jetzt ein 60pferdiger Aéroplane gebaut. — Der Dunne-Zweidecker flog am 12. August nach Paris weiter. Major Julien Félix landete mit dem Apparat wohlbehalten auf dem Flugfeld von Villacoublay. — In London rufen Mitteilungen des Lord Tallibardine, den Dunneschen Apparat betreffend, Aufsehen hervor. Darnach soll, wie man meldet, die jetzt von Frankreich angekaufte Flugmaschine des englischen Leutnants Dunne der englischen Regierung bereits im Jahre 1906, bevor noch die Flugmaschine der Gebrüder Wright bekannt geworden, zum Kauf angeboten worden sein. Auf dem Gute des Lord Tallibardine hätten damals Proben von Dunnes Maschine stattgefunden, die nur deshalb nicht erfolgreich waren, weil die englische Regierung ihr statt des verlangten Motors von 50 Pferdekraften einen solchen von nur 20 lieferte, der natürlich nicht kräftig genug war, um die schwere Maschine zu heben. Darauf wurde dem Leutnant Dunne von der Regierung erklärt, daß ihre Sachverständigen der Ansicht wären, es sei für eine Flugmaschine, die schwerer ist als die Luft, nicht möglich, überhaupt frei in die Luft aufzusteigen. Lord Tallibardine macht der englischen Regierung den Vorwurf, daß sie alle anderen Nationen hätte überflügeln können, wenn sie damals den Wert der Sache erkannt und die Erfindung für England gesichert hätte.

DER OSTPREUSSISCHE RUNDFLUG wurde am 10. bis zum 13. August ausgetragen. Er bestand aus drei Etappenflügen, einer Aufklärungsübung, einem Auslauf, einer Bombenwurf- und einem photographischen Wettbewerb. Die Route der Zivilflieger war Königsberg—Interburg—Rastenburg—Allenstein—Preußisch-Holland—Königsberg, die der Militärflieger umgekehrt, wozu noch die Schleife Interburg—Tilsit kam. Der Aufklärungsflug erstreckte sich über das Frische Haff. Die Wertung erfolgte nach der Gesamtflugzeit, wobei der zuerst Angekommene zehn Gutmünze erhielt. Für die Heeresflieger gab es Ehrenpreise, für die Privatflieger zunächst 12.000 M. für den mit der größten Punktzahl, ferner einen zweiten Preis von 8000 und einen dritten von 5000 M.; außerdem kleinere Summen für jede Etappe, endlich 7600 M. zur Verteilung unter diejenigen Flieger, welche alle Teile des Fluges erledigten; für den Photographie-Wettbewerb besondere Ehrenpreise. Es bejagten sich die Zivilflieger: A. Stiploschek auf Jeannin-Stahltaube (Fluggast Leutnant von Falkenhayn), J. Sawelack auf 100 H. P. Kondor-Mercedes-Eindecker (Fluggast Oberleutnant Schettler), Kühne auf Albatros-Mercedes-Eindecker (Fluggast Oberleutnant Nordt), Friedrich auf 100 H. P. Etich-Mercedes-Taube (Fluggast Oberleutnant Zimmermann), Casper auf 100 H. P. Gotha-Mercedes-Taube (Fluggast Leutnant Plagemann). Ferner die Militärflieger: Oberleutnant Hantelmann auf 100 H. P. Rompler-Mercedes-Taube (Fluggast Leutnant Zimmer-Vorhus), Leutnant von Eckenbrecher auf 100 H. P. Jeannin-Aragn-Stahltaube (Fluggast Leutnant von Schroeder), Leutnant Greyer auf A-viatik-Pfeil-Doppeldecker (Fluggast Oberleutnant Prins), Leutnant Preitzell auf 100 H. P. Albatros-Mercedes-Taube (Fluggast Oberleutnant Felmy), Leutnant Mahacke auf 100 H. P. L.-V.-G.-Mercedes-Doppeldecker (Fluggast Leutnant Berahder). Kühne hatte in der ersten Etappe den besten Erfolg, denn er brachte oloß 1:16:55. Der Wettbewerb im kürzesten Auslauf wurde in Interburg verregnet. Auf der zweiten Etappe brach am 11. August Sawelack ein Handgelenk. Auch andere Zwischenfälle kamen vor, wodurch Konkurrenten außer Gefecht gesetzt wurden. Am Ende des zweiten Tages waren nur noch drei Zivil- und vier Militärflieger im Rennen. Wegen des trüben Wetters entfiel ein Aufklärungs- und Bombenwurf. Die Etappe hat Friedrich am besten erledigt. Am letzten Tag des eigentlichen Rundfluges

hatten die Zivilflieger den Weg von Allenstein nach Königsberg (150 km) zurückzulegen und mußten außerdem noch bei Schlobitten eine photographische Aufnahme machen. Doch war es für sie sehr günstig, daß sie südwestlichen Wind von hinten als Hilfe hatten, so daß die Fahrt sehr schnell verlief. Wieder war Friedrich mit 1:40:35 der Beste. Das Resultat für die Zivilflieger lautet: 1. Friedrich mit 7 Punkten am ersten, 10 am zweiten, 10 am dritten und 8 am vierten Tage. Er erhielt außerdem für die beste Landung in Isterburg 6, für den Photographiewettbewerb 14 Punkte und hat also insgesamt 187 Punkte, wofür er außer dem großen Preise von 12.000 M. auch den ersten Ehrenpreis erhält. 2. Kühne mit 10, 15, 10 und 10 Punkten, also insgesamt 15 Punkten, 9 für den Landungswettbewerb und 138 für Photobewerb, insgesamt also 162 Punkte, womit er zweiter Preisträger ist. 3. Caspar mit —20, —15, 10 und 5 Punkten und 6 für Landung und 132 für Photobewerb, insgesamt also 11 Punkten, Gewinner des dritten Ehrenpreises. Roth erhielt einen Erinnerungspreis. Caspar und Kühne bekamen noch Ehrenpreise für die am ersten Tage ausgeführten Passagierflüge bis zu über 2000 m Höhe. Bei dem Wettbewerb der Militärlieger hatte Pretzell 34, Geyer 30 Gutpunkte, Hantelmann 5 und Mahneke einen Strafpunkt. Bei der Aufklärungsübung nach Tilsit ergaben sich für die gebrauchte Zeit für Mahneke 10, Hantelmann 6, Pretzell 4 und Geyer 3 Gutpunkte. Von den Beobachtungsfliegern erhielten bei der Aufklärungsübung nach Tilsit Zimmer-Vorhans 8, Bernhardt 8, Felmy 4 und Prius 2 Gutpunkte, bei der Pillauer Übung dieselben entsprechend 5, 3, 8 und 4 Gutpunkte und bei dieser zweiten Nordt 3, Zimmermann 2 und Plagemann einen Punkt.

VOM FLUGFELDE IN WR.-NEUSTADT wird uns berichtet: »Der Monat Juli war im allgemeinen reich an Niederschlägen sowie an Winden; der höchstreichste Niederschlag wurde am 24. früh mit 426 mm gemessen. Die Windrichtung war vorherrschend eine nördliche. Die Temperatur war, mit Ausnahme einiger Tage, den größten Teil des Monats kühl. Trotz des stürmischen und niederschlagreichen Wetters konnte an elf Tagen sowohl vorals auch nachmittags geflogen werden, während dies an zwei Tagen bloß vormittags und an zwei Tagen nur nachmittags der Fall war. Die erreichte Flugzeit beträgt zusammen 59:30:00. Oberleutnant Bruno Schonovsky flog mit Generalstabshauptmann Husacek als Passagier am 11. Juli um 5 Uhr abends auf dem Apparat »Bnb« (Lohner-Daimler-Doppeldecker-Pfeilflieger) in einer Höhe von 400 m nach Fischamend, wurde aus der Richtung von Fischamend kommend um 7 Uhr 3 über Wiener-Neustadt erblickt, flog in 2900 m Höhe gegen Neunkirchen und landete um 7 Uhr 20 abends in sehr hübschen Spiralschleife glatt am hiesigen Felde. Leutnant Johann Mandl unternahm mit Generalstabshauptmann Geyer als Passagier auf demselben Apparat am 14. Juli um 9 Uhr 30 vormittags ebenfalls einen Aufstieg, vollführte zwei Runden über dem Felde und flog in 600 m Höhe nach Fischamend ab. Am gleichen Tage landete um 6 Uhr 30 abends aus einer Höhe von 2100 m der in Fischamend stationierte Oberleutnant Banfield mit dem Generalstabshauptmann Rossmann auf einem Lohner-Daimler-Doppeldecker-Pfeilflieger von Fischamend kommend glatt am hiesigen Felde; nach kurzem Anfechteln wurde um 6:58 Uhr abends in beträchtlicher Höhe wieder nach dort abgelenkt. Um 6:30 Uhr abends überflog der am Vormittag von hier nach Fischamend abgelenkte Leutnant Johann Mandl mit genanntem Herrn als Passagier das hiesige Feld, umkreiste Wiener-Neustadt und landete in schönen Spiralschleife aus einer Höhe von 2200 m. Oberleutnant Bruno Schonovsky unternahm des öfteren Passagierflüge am hiesigen Felde. Folgende Offiziere legten im abgelaufenen Monate die Pilotenprüfung ab: Oberleutnant H. Schwab, Oberleutnant J. Kars, Leutnant J. Sabeditsch am 3. Juli; Leutnant V. Edler von Rovy und Zugführer G. Walli am 4., Oberleutnant E. Caspari, Oberleutnant J. Smetana und Leutnant A. Böhm am 7., Leutnant R. Hübner am 8., Oberleutnant E. Kahlen, Leutnant R. Hüppner, Oberleutnant R. Schwarz und Leutnant

L. Zikero am 11., Leutnant F. Rosenthal am 13. Juli. Nunmehr haben sämtliche Offiziere des hiesigen Offiziers-Fliegerkurses von April 1913 die Pilotenprüfung abgelegt. Gewiß ist auch die Unfallfreie Durchführung dieser Ausbildung ein besonderes Verdienst der Leitung des Kurses. Aus dem mit 1. Juli zur Aufstellung gelangten Pilotenkurs, der fast ausschließlich Offiziere der Kriegsmarine frequentierten, legten bereits folgende Herren die Pilotenprüfung ab: Linienschiffleutnant F. Mikuletsky am 28. und Linienschiffleutnant G. Klasing am 29. Juli. Die Herren Generalstabskapitän Husacek und Geyer waren von 7. bis 30. als Lehrer für den Beobachtungskurs tätig, vom 21. Juli bis 2. August versah Generalstabsmajor Abele mit sechs Oberleutnants vom Generalstabe diesen Dienst. Im Parke der k. u. k. Theresianischen Militär-Akademie in Wiener-Neustadt wurde am 26. Juli das über Anregung des Akademiekommandanten Feldmarschallleutnant Roth errichtete Denkmal für die tödlich verunglückten Fliegeroffiziere Oberleutnant E. von Nittner und Oberleutnant Aristide von Petrovics feierlich enthüllt. Beide Offiziere sind aus der Wiener-Neustädter Militär-Akademie hervorgegangen. In Vertretung des Kriegsministers war Feldmarschallleutnant Ginal zur Feierlichkeit erschienen. Am 3. Juli nachmittags besuchten der k. k. Landwehr-Infanteriekurs aus Wien (33 Offiziere) unter Führung des Majors Freiherrn von Karg-Bebenburg das Flugfeld. Hauptmann Miller empfing die Herren, demonstrierte einen Lohner-Daimler-Doppeldecker-Pfeilflieger und stieg dann mit einem Hauptmann des Kurses als Passagier auf. Er machte einige Runden in 800—400 m Höhe über dem Felde und landete wieder, um einen zweiten Passagier aufzunehmen. Leutnant Mandl stieg dann ebenfalls mit einem Hauptmann als Passagier auf. Insgesamt machten zehn Offiziere des Kurses Passagierflüge. Am 23. Juli am 7 Uhr früh kamen unter Führung des Herrn Majors Matschka der dritte Jahrgang der k. u. k. Theresianischen Militär-Akademie aus Wiener-Neustadt auf das hiesige Flugfeld. Von Hauptmann Miller wurden den Akademikern einige Apparate demonstriert, worauf später sehr hübsche Flüge seitens der Herrn Hauptmanns Miller vollführt wurden. Ein Eindecker »Eclairer«, 60 H. P.) im am 11. Juli für Leutnant F. Rosenthal aus Wien eingeliefert.

LITERATUR.

Vom Lindenerberger Observatorium.

»Die Arbeiten des königl. preussischen Astronomischen Observatoriums bei Lindenberg im Jahre 1912.« VIII. Band. Mit 42 in den Text gedruckten Abbildungen. Herausgegeben von Dr. Richard Asmann, Direktor. Braunschweig 1913. Druck von Friedr. Vieweg & Sohn. Preis 15 M.

Das Jahr 1912, dem der vorliegende starke Band gewidmet ist, war für das Astronomische Observatorium von Lindenberg eine Art Jubiläumsjahr; mit seinem Abschluß sind nämlich volle zehn Jahre verflossen, in denen es geglückt ist, an jedem Tage mindestens einen erfolgreichen Aufstieg mit Drachen oder Fesselballons zur Ausführung zu bringen. In Anbetracht der Kärre der zur Publikation stehenden Zeit ließ sich zwar in der Publikation eine zusammenfassende Darstellung der an 3653 Tagen geleisteten riesigen Arbeit noch nicht geben; doch bringt die obige Tabelle der »Mittelwerte der Temperatur und Windgeschwindigkeit nach Höhenstufen von 500 m außer den Angaben für 1912 auch solche für das Jahrzehnt 1903 bis 1912.

An den internationalen Aufstiegen des Berichtsjahres nahm das Observatorium selbstverständlich wieder regen Anteil. An den 23 hierfür bestimmten Tagen, welche zwei dreitägige und einen großen sechstägigen Serienaufstieg einschlossen, die aber infolge der üblichen Vor- und Nachtage auf 42 anwachsen, sind 169 Aufstiege von Drachen und Fesselballons, 25 von Registrierballons und 21 von Pilotballons zur Ausführung ge-

kommen. Die schon im vorjährigen Berichte beklagte Unmöglichkeit, an diesen Tagen auch innerhalb der Anstiegszeiten besondere Wolkenbeobachtungen auszuführen, hat sich vorerhand nicht überwinden lassen. Dagegen haben die Pilotvorträge eine nicht unerhebliche Vermehrung erfahren.

Der »Warnungsdienst für Luftfahrer«, über den schon die vorjährige Publikation einen Bericht gebracht hat, ist im Jahre 1912 im wesentlichen unverändert im Gange erhalten worden und hat sich nicht nur durchaus wohl bewährt, sondern ist so sehr zu einem allgemeinen Bedürfnis der Luftfahrt geworden, daß nur wenige Auffahrten von Freiballons und Luftschiffen in Nord- und Mitteleuropa erfolgt sein dürften, ohne daß vorher von einer oder mehreren öffentlichen Wetterdienststellen oder dem Aeronautischen Observatorium in Lindenberg Prognosen und Gutachten über die voranschreitenden Witterungsverhältnisse eingeholt worden wären. In Lindenberg wurden außerdem noch zahlreiche besondere Aufstiege in den ersten Frühstunden für diesen Zweck ausgeführt, welche, da sie mit Vorliebe aus den Sonntagen begehrt wurden, eine recht erhebliche Belastung des Aufstiegs- und Warnungsdienstpersonals erforderten. Vom Dezember an bezog das Observatorium außer der Morgen- und Mittagsdepesche der Deutschen Seewarte auch noch ein Abendeletgramm, das die seit langem erwünschte Möglichkeit gewährte, die vielfach verlangten Frühprognosen auf wesentlich jüngeres Beobachtungsmaterial zu stützen. Es besteht der Plan, diese vorzügliche Einrichtung dauernd beizubehalten.

Die Anzahl der Drachen- und Fesselballonaufstiege des Jahres 1912 betrug 786, dazu kam eine Freiballonsfahrt, 26 Registrierballon- und 186 Pilotballonaufstiege, zusammen 968 Aufstiege.

Die erhebliche Zunahme der Höhen, welche in der letzten Zeit durch Flugsenge erreicht werden, legte dem Direktor des Instituts den Gedanken nahe, den Aéroplan in den Dienst der aerologischen Forschung zu stellen, indem man ihn mit Registrierapparaten für die Hauptelemente: Druck, Temperatur und Feuchtigkeit der Luft, ausrüstet, die hier in noch höherer Weise als bei den Drachen durch die starke Ventilation vor den Flügeln durch Sonnenstrahlung geschützt werden. »Es dürfte keinem Zweifel unterliegen«, schreibt Assmann, »daß in einer hoffentlich nicht zu ferne Zukunft, sobald das Flugseng — vornehmlich in einer wesentlich anderen Gestalt — zu einem sicheren, keine Lebens- und Gesundheitopfer mehr erfordernden Vehikel geworden sein wird, der so zu mannigfachen Gefährdungen und rechtlichen Bedenken Veranlassung gebende Betrieb mit gefesselten Drachen und Ballons durch dieses ersetzt werden wird. Falls die Möglichkeit vorliegt, zu jeder Zeit und bei jedem Wetter Flüge bis zu Höhen von 5000 oder 6000 m auszuführen, wie solche tatsächlich wiederholt schon erreicht worden sind, würde man sich in der aerologischen Forschung dieses unvergleichlichen Hilfsmittels sicherlich bedienen, das neben dem selbst ansprechenden Apparat auch das durch nichts zu ersetzende Auge des Beobachters emporheben würde. Die Vielzahl der auf weitem Gebiete täglich stattfindenden Flüge müßte ein Material von unvergleichlicher Reichhaltigkeit und Mannigfaltigkeit liefern, das in gewissem Sinne die aerologischen Observatorien überflüssig machen könnte. Als eine erste Vorbereitung auf diese »Zukunftsmusik« erschien es mir geraten, Versuche dieser Art bei den zahlreichen Flügen einzuleiten, die zu anderen Zwecken in allen Ländern erfolgen.«

Bei den Arbeiten in dieser Richtung ergaben sich auch einige weitere Gesichtspunkte, welche auch dem Flieger selbst Vorteile zu gewähren geeignet erscheinen. Zunächst ist darauf hinzuweisen, daß die barometrische Höhenbestimmung im Flugsenge ohne die Kenntnis der gleichzeitig herrschenden Lufttemperatur eine recht unsichere ist, da nur die mittlere Temperaturänderung mit der Höhe berücksichtigt werden kann, nicht aber die tatsächliche mit ihren Isothermien und Inversionen, adiabatischen und überadiabatischen Werten, wie sie fast die Regel bilden. Aber auch für die Beurteilung der größeren

oder geringeren Gefährdungen des Flugsenges durch ihren schlimmsten Feind, die vertikalen Luftbewegungen, können derartige Aufzeichnungen dienen, wenn sie in einer einfachen, keine besonderen Maßnahmen erfordernden Weise dem Flieger während des Fluges zugänglich sind; beruhen doch bekanntermaßen die meisten Vertikalbewegungen der Luft auf thermischen Schichtungen, die zur Entstehung von stabilem, indifferentem oder dem gefährtragenden labilen Gleichgewichte Veranlassung geben. Unter diesem Gesichtspunkte hatte sich Assmann die Aufgabe gestellt, einen Registrierapparat für den Luftdruck und die Temperatur derartiger im Flugsenge anzubringen, daß dessen Kurven vom Flieger ohne Mühe überwacht werden können; bemerkte er mit einem Blick, daß die bisher im wesentlichen parallel verlaufenen Kurven der beiden Elemente sich einander nähern, so kann er daraus schließen, daß die Temperatur in stärkerem Grade abnimmt, als es der durch die Luftdruckkurven in angenußter Weise dargestellten Höhenzunahme des Fluges entspricht, d. h. die Luft wird zu kalt für die Höhe und deshalb auch zu schwer, und die Gefahr labilen Gleichgewichtes mit Vertikalbewegungen tritt ein, denen er zunächst seine ganze Aufmerksamkeit widmen, ferner aber sich zu entziehen versuchen soll; das könnte in der Weise geschehen, daß er, je nach den Verhältnissen, entweder die ihm als gefährlos bekannt gewordenen tieferen Schichten wieder aufsucht, oder in die höhere aufsteigt, die indifferentes oder stabiles Gleichgewicht erwarten lassen. Die Annäherung an diese Verhältnisse kündigt sich ihm durch ein Auseinanderdrücken der beiden Kurven an, und ein plötzliches einseitiges Steigen der Temperaturkurve zeigt ihm, daß er sich in einer Inversionsschicht mit den günstigsten Gleichgewichtsverhältnissen befindet, in der leichtere Luft über schwerere ausgebreitet und demnach jede heftige Vertikalbewegung ausgeschlossen ist.

Um über diese vielleicht zukunftsreiche Methode praktische Erfahrungen zu sammeln, setzte sich Assmann mit einigen Fachmännern in Verbindung und versuchte auch, die Militärverwaltung für das Projekt zu interessieren. Vorbesprechungen auf dem Johannisthaler Flugplatz hatten zunächst das Ergebnis, daß die Abbringung eines derartigen Apparates, als welcher sich der im Drachenbetriebe so wohlbewährte Marinscher Konstruktion besonders eignet, bei jedem Zweidecker, dessen Maschine und Propeller im hinteren Teile angebracht sind, keinen Schwierigkeiten begegnet, und daß dieser leicht an einer für die ungestörte Beobachtung durch den Flieger geeigneten Stelle befestigt werden kann, während das bei allen Flugsengen mit vorderer Schraube unmöglich ist, ohne daß eine dem Zweck völlig ausschließende Störung des Thermometers durch die heißen Auspuffgase des Motors oder durch die hohe Temperatur des Kühlers erfolgt.

Eine weitere Schwierigkeit ergab sich aus den Erschütterungen des Flugsenges durch den Motor, die, wie ein in Frankfurt am Main angeführter Versuch ergeben hat, die Kurven des Registrierapparates stark verbreitern und verschmieren; diesem Übelstande mußte also zunächst abgeholfen werden, und es gelang unschwer in der Weise, daß man, ohne die Empfindlichkeit zu sehr herabzusetzen, die Schreibfedern durch eine Schiene führen ließ und auf diese Weise ihre Bewegungen dämpfte; hierbei erreichte man noch den nicht gering anzuschlagenden Vorteil, daß die Kurve an Stelle der gekrümmten Koordinaten rechtwinklig erhielt, was für die Bemessung des gegenseitigen Verlaufes derselben von Wichtigkeit sein muß. Zur näheren Erprobung des Planes wurde seitens der Militärfliegertruppe in Döberitz Leutnant von Hiddessen, welcher in Frankfurt den ersten praktischen Versuch dieser Art mit einem Eulerschen Eindecker ausgeführt hatte, nach Lindenberg entsandt, wobei verabredet wurde, wenn irgend tunlich, die Stationierung eines Flugsenges in Lindenberg für einige Wochen zu ermöglichen. Leider verzögerten sich die interessanten Versuche, so daß über Ergebnisse noch nichts berichtet werden kann.

Bei den 25 im Berichtsjahre ausgeführten Registrierballonaufstiegen, von denen 21 erfolgreich waren, wurden Gummihüllen aus LF-Platte der Continental Caoutchouc- und Guttapercha-Kompagnie Hannover mit einem outeren, zum Abwerfen des geplatzten Ballons eingerichteten kleinen Fallschirme verwendet; die Ballons sind sämtlich geplatzt und die Fallschirmvorrichtung hat, so weit sich das hat nachweisen lassen, stets funktioniert. Die Ballongewichte schwankten zwischen 750 und 1640 g, die größte Höhe von 22.900 m wurde am 14. September mit einem Ballon von 1210 g Gewicht erreicht, der Ballon von 1640 g Gewicht platzte bei 14.000 m Höhe, ein solcher von nur 750 g Gewicht bei 18.900 m.

Die sehr beträchtlichen Schwankungen der mit Ballons der gleichen Art erreichten Höhen beweisen, daß jeder Ballon »ein Individuum« ist, dessen Qualitäten man durchaus nicht vorhersehen kann. Es erscheint deshalb geboten, den Eigenschaften der Gummihüllen teils der verschiedenen Fabrike, teils der verschiedenen Herstellungsart eine größere Aufmerksamkeit zuzuwenden, um, wenn möglich, solche zu finden, welche die größten Höhen erreichen. Es wäre, so führt der Bericht aus, wünschenswert, wenn, wie das für die Lindenberger Aufstiege seit langem geschieht, überall die Fabrik und die Art der Ballons sowie diejenigen Gewichte angegeben würden, welche eine Berechnung der Plattendicke des Gummis im Moment des Platzens des Ballons ermöglichen. Kennt man nämlich das Gewicht des Ballons, die ihm zum Tragen angehängte Last (Gewicht des montierten Apparates, des Fallschirms und der Tragschüre), ferner die dem aufstiegsfertigen Ballon gegebene Tragkraft (Auftrieb), so kann man leicht durch Division des Gesamtgewichtes durch die mittlere Tragkraft des Gases — bei Wasserstoffgas 1:1 kg pro Kubikmeter — seinen Inhalt und aus diesem seinen Durchmesser ableiten; aus diesem ergibt sich der Flächeninhalt der Ballonhülle und das Gewicht eines Quadratmeters des Gummis; mit dem mittlere spezifischen Gewichte des Paragummis von 0.935 erhält man dann seine Plattendicke bei dem Aufstiege und, indem man den Luftdruck am Aufstiegsorte durch den niedrigsten im Momente des Platzens erreichte dividiert, den kubischen Inhalt und den Flächeninhalt des Ballons sowie das Gewicht eines Quadratmeters der Hülle beim Platzen: mit dem spezifischen Gewicht des Gummis ergibt sich die Plattendicke im Moment des Platzens, die »Plattendicke«. Auf diesen Wert kommt es schließlich allein an, um die Güte eines Gummihüllens zu bewerten, denn von ihm hängt die erreichte Höhe ab. Es wurden deshalb für die Lindenberger Aufstiege des Jahres 1912 diese Rechnungen probeweise ausgeführt und in einer Tabelle zusammengestellt.

Die Plattendicke wurde durch mehrere Messungen mit einem feinen Fühlhebel ermittelt und diente mit dem Gewicht des Ballons zur Ermittlung des »tätlichen« Durchmessers desselben; um sich selbst und seine »Nutzlast« zu tragen und den gewünschten »Auftrieb« zu erhalten, mußte er bis zu seinem »Aufstiegsdurchmesser« mit Wasserstoffgas gefüllt werden, wobei sich die ursprüngliche Plattendicke bis zur »Aufstiegsplattendicke« verminderte. Bei dem Aufstiege nimmt sein Durchmesser der Luftdruckverminderung entsprechend zu, bis die Grenze der Ausdehnbarkeit des Gummis erreicht ist und der Ballon platzt; die hierbei vorhandene Plattendicke gilt die »Plattendicke«.

Das Resultat für die Ballons des Jahres 1912 ist folgendes: Professor Köppen hat wohl zuerst, allerdings auf Grund unzureichenden Materials, festgestellt, daß 0.026 — $\frac{1}{40}$ mm als die »normale« Plattendicke anzunehmen sei. Dagegen hatte die methodische Prüfung von Gummihüllen auf der Anstellung des Aeronautischen Observatoriums in der »Ilas« in Frankfurt a. M. im Jahre 1908 nach den Zusammenstellungen von Professor Tetens als mittlere Plattendicke der von drei Firmen gelieferten Registrierballons den Wert von 0.086, d. i. $\frac{1}{12}$ mm ergeben, während die gleichzeitig untersuchten Pilotballons erst bei 0.0265, d. i. $\frac{1}{40}$ mm platzen. Der große Unterschied erklärt sich wohl hauptsächlich durch die Schwierigkeit,

größere Gummipiatzen in gleichmäßiger Dicke herzustellen. Die mittlere Plattendicke der zur Untersuchung geeigneten 19 Registrierballons des Jahres 1912 betrug 0.0282 = $\frac{1}{35}$ mm; sie lag deshalb unter der von Köppen angenommenen von $\frac{1}{40}$ mm, aber nicht unerheblich über der in Frankfurt ermittelten von $\frac{1}{50}$ mm. Bei der Betrachtung der einzelnen Werte bemerkt man aber große Unterschiede der Plattendicken: während ein Ballon von 1640 g Gewicht und ein anderer von 1040 g schon bei $\frac{1}{50}$ mm, ein anderer von 1060 g Gewicht bei $\frac{1}{55}$ mm geplatzt ist, hat ein Ballon von 1210 g eine Verdünnung seiner Hülle auf $\frac{1}{12}$ mm ertragen, ehe er platzt! In den günstigsten Fällen betrug, wenn man den »tätlichen« Durchmesser mit 1 bezeichnet, der Aufstiegsdurchmesser beim Ballon Nr. 23 des Berichtsjahres 1.67 und der Platstdurchmesser 3.23, bei Nr. 7 1.65 und 3.4; dagegen bei Nr. 20 der Aufstiegsdurchmesser 1.73 und der Platstdurchmesser 5.18. Im Mittel der 19 Aufstiege verhielt sich der Aufstiegsdurchmesser zum natürlichen wie 1:1.87 und zum Platstdurchmesser wie 1:3.01, d. h. die Ballons platzen, nachdem ihr natürlicher Durchmesser nahezu vervierfacht und ihre Hülle sich um 14.2fache ausgedehnt hatte; bei dem besten Ballon (Nr. 40) stieg dieses Verhältnis aber auf mehr als den fünffachen Durchmesser und die 8.7fache Flächenausdehnung; dabei behielten sich die zu seiner Füllung gebrachten 322 m³ Gas auf 89.8 m³ aus! Dieses Beispiel läßt die wichtige Tatsache erkennen, daß ein Ballon von dieser Ausdehnungsfähigkeit gibt und daß die Fabriken es für ihre Aufgaben halten sollten, dieses Resultat zu verallgemeinern. Bekanntlich ist der hier angeführte Fall, bei dem eine Höhe von 22.500 m erreicht wurde, durchaus nicht ein extremer, sondern man kann trotz aller Reserve nicht darauf zweifeln, daß bereits Höhen von nahezu 30.000 m erreicht worden sind, in denen der Luftdruck auf 87 mm, d. h. $\frac{1}{10}$ des Druckes am Erdboden gesunken ist; ein Ballon von 1500 mm natürlichem Durchmesser und mit 0.3 mm Plattendicke 2020 g Gewicht, der mit einem Gasinhalt von 4.2 m³ aufsteigt, müßte dabei einen Durchmesser von 8.9 m, einen Inhalt von 965 m³ und eine Oberfläche von 246 m² erreicht haben; die Plattendicke müßte aber dann auf den minimalen Betrag von 0.0088 = $\frac{1}{112}$ mm herabgegangen sein: sein Durchmesser müßte sich viersechsfacht, seine Oberfläche vernehndsdreißigfaltig! Man erkennt daraus, welcher enormen Ausdehnung unter noch unbekannten günstigen Bedingungen der Gummi fähig ist.

Dr. Assmann glaubt ferner, die für die Aufstiege von Registrierballons wichtige Bemerkung machen zu können, daß größere Aufstiegeschwindigkeiten für die Erreichung bedeutender Höhen günstig seien.

Besüglich der vorliegenden Publikation sei, um nicht zu weitläufig zu werden, bloß noch kurz auf die Spezialabhandlungen hingewiesen, welche sich namentlich mit Wolkenmessung und Temperaturproben befassen und Professor Dr. Otto Tetens, Josef Reger, Wilhelm Peppeler und Hermann Bongards zu Verfassern haben. Diese Arbeiten bilden den würdigen Abschluß des reichhaltigen Bandes.

NOTIZEN.

»Motor.« Illustrierte Monatschrift für die Interessen des Automobils, des Motorbootwesens und der Luftschifffahrt. Berlin 1913. Verlag Gustav Braunbeck. Preis 1 M. — Das Angustheft des in eine Monatschrift umgewandelten Braunbeckschen Sportlexikons steht im Zeichen der Aktualitäten. Die Jagd nach dem Weltrekord schildert ein einleitender, mit einer Reihe prächtiger farbiger Bilder versehener Artikel. Der Verfasser, Herr Dr. F. W. Mook, London, hat der aufregenden Weltrekordjagd auf der Brooklandsbahn selbst beigewohnt und entwirft ein so anschauliches Bild von der eigenartigen Stimmung, die bei einer solchen Fahrt herrscht, daß die Leser das Schauspiel miterleben und andauernd in Spannung gehalten werden. Dem wunderbaren Reiz einer Automobifahrt

durch Japan erfüllt der Leser bei der Lektüre des Artikels »Kito-Karizawa«. Japan ist noch immer das Land der schroffen Kulturgegensätze. Neben dem modernen Automobilfahrer sieht man auf der Landstraße die frommen Ontake-Pilger dahinziehen. Heilige Tempel und Benzinstationen, aralte Gerbestrassen an schwedischen Abhängen und moderne Chaussees, das alles findet sich unvermittelt beileinander. Von Angenseen geschildert und mit vielen schönen Aufnahmen versehen, werden die große Flugwoche in Wien, der Grand Prix des A. C. F., der Bodenseeflug, die Großfürstin Viktoria-Fahrt durch Schweden, die Motorbootregatta auf der Nordsee, das Motorboot-Handicap Kiel-Travemünde, die Tagung des Allgemeinen Deutschen Automobil-Klubs in München und die dreitägige Fahrt der kleinen Wagen dargestellt. Die besten Federen kommen in dieser einzigartigen Serie zu Worte und eine Fülle von sportlichen Szenen fesselt andauernd das Interesse des Lesers. In der Streitfrage Benzin-Benzol nimmt ein Fachmann, der Fabrikbesitzer J. M. Oppenheimer, das Wort. »Die Augen der Luftfahrer« behandelt der bekannte Berliner Augenarzt, Privatdozent Dr. Halben in einem höchst beachtenswerten Artikel. Höchst anregend ist für alle Freunde des Fliegens ein reich illustrierter Artikel über das Leben und Treiben auf den Flugplätzen und sehr interessant die Beschreibung eines Motorkriegsschiffes. Da das Angstgefühl außerdem noch Artikel über Moden, Patente, Photographien, Reifen sowie einen sehr inhaltsreichen banten Teil und wichtige Handelsnachrichten enthält, ergibt sich eine überaus reiche Fülle von Artikeln und Bildern, wie dies aus einem kurzen Überblick auf den Inhalt hervorgeht: »Die Jagd nach dem Weltrekord«, von Dr. F. W. Mook (illustriert); »Kito-Karizawa«, Autoren in Japan, von Thomas B. Blow (illustriert); »Die zweite internationale Flugwoche«, von Otto Nirenstein, Wien (illustriert); »Der Grand Prix des A. C. F.« (illustriert); »Benzin-Benzol«, von J. M. Oppenheimer, Fabrikbesitzer; »Ein Armeewettbewerb der Benzolvergaser«; »Der Bodensee-Wasserflug«, von A. Bock (illustriert); »Geschichte der Flugpreise« (Fortsetzung und Schluß am Nr. 7); »Flugplatzleben«, von Wolfgang Heilmann (illustriert); »Auf der Großfürstin Viktoria-Fahrt«, von P. R. Heymans (illustriert); »Die Augen der Luftfahrer«, von Privatdozent Dr. Halben; »Die Nordseefahrt von Ingenieur Heymann (illustriert); »Das Motorboot-Handicap Kiel-Travemünde«, von J. Riecken (illustriert); »Das Motorkriegsschiff«, von Ingenieur Tribesius (illustriert); »Die Jubiläumstagung des A. D. A. C.« (illustriert); ferner »Motormoden im Sommer« (illustriert), »Bücherschau«, »Patentschau« (illustriert); »Motor und Camera«, »Vollreifen oder Pneumatik (illustriert); Und so weiter (illustriert); Handelsnachrichten, Neue Firmen.

BRIEFKASTEN.

H. T. in R. — Die Hülle des neuen deutschen Luftschiffes »V. 1« ist metallisiert.

P. v. Z. in P. — Die Flingkatastrophe in Würzburg, der am 8. Juli Lendner und Sevard zum Opfer fielen, ist auf einen Fingelbruch des Apparates zurückzuführen.

W. K. in Wien. — Die Geschichte von der Vernichtung eines mexikanischen Kriegsschiffes durch ein Flugzeug war bloß eine fette — Exa, deren Ursprung nur unsehr zu erraten ist. Die Nachricht wurde übrigens in maritimen Fachkreisen sogleich sehr skeptisch aufgenommen, besonders in Amerika selbst. Jeder ernste, nicht von materiellen Interessen gelebende oder — geleitete Luftschiffer kann dem von uns bereits widergegebenen, treffenden Vergleich des New Yorker Arsenalkommandanten nur vollständig beipflichten.

G. M. in G. — Die Klage über die schlechte Lage der Flugzeugindustrie in Frankreich und Deutschland ist nur voll auf gerechtfertigt, aber da ist nicht zu helfen! Es haben sich eben viel zu viele Leute, die rasch reich

zu werden hoffen, auf die Erzeugung von Flugmaschinen geworfen, ohne vorsichtig genug die Abstrahmlichkeiten zu erwägen. Sie alle glauben, das Fliegen werde sich sehr schnell verbreiten, es würde sich ein großer Sport daraus entwickeln, ja man werde Flugzeuge sehr bald auch in den Dienst des öffentlichen Verkehrs stellen. Das alles verwirklichte sich aber nicht, während Fabrik auf Fabrik entstand. Jetzt sind diese vielen Spekulationen mit ihrer »Industrie« auf eine wahre Massenproduktion eingerichtet, während der Bedarf an Flugmaschinen nur äußerst gering ist und sich schon fast ganz nur auf die — Heeresverwaltungen beschränkt. Auf diese stützt sich nun die gesamte »Flugzeugindustrie« und deshalb wird von dieser Seite auch der Patriotismus ganz systematisch aufgepeitscht zur möglichst großen Anschaffung von Flugmaschinen, wenigstens für die Armeen. Auch die Heeresverwaltungen zögern aber, so sehr sie den Wert der Flugzeuge durchaus nicht unterschätzen, mit der Bestellung gar zu vieler der heutigen Maschinen, weil denn doch die Möglichkeit besteht, noch ein ganz anderes System zu finden, welches dem Flieger ungleich mehr Sicherheit gewährt, als das jetzt der Fall ist; denn leider ist derzeit das Wort des deutschen Ingenieurs nicht auszufüllen, der schrieb: »Die heutige Flugmaschine ist das unsicherste und gefährlichste Fahrzeug, das der Mensch besitzt. Jeder Flug ist mehr oder weniger Zufalls- und Glückssache!«

H. v. T. in K. — Bei dem »Aëroplauturnieren« in Gotha hat nun tatsächlich der Flugplatz-Totalisator sein — übriges wenig verheißendes — Debit geliefert. Daß diese Einrichtung zu nichts Gutem führen kann, ist klar. Auch haben die besonnenen Köpfe in Deutschland ziemlich energisch gegen den Totalisator auf dem Flugfeld protestiert. Das »Berliner Tageblatt« vom 23. Juli schreibt sehr treffend darüber; man liest dort u. a. folgende Stelle: »Ohne unseren Flieger zu nahe treten zu wollen, kann man doch behaupten, daß die Ausmittlung des Totalisators für manche einen ständigen Anreiz bedeuten würde, ihre durchwegs mißlichen finanziellen Verhältnisse einer Korrektur zu unterziehen. Eine Kontrolle darüber, ob ein Flieger das leistet, wozu er im Augenblicke im stande ist, erscheint ausgeschlossen. Nie wird man ihm z. B. bei einem Höhenflug nachweisen können, daß es Absicht war, wenn er in einem Wettbewerbe seine Maschine vorzeitig auf die abwärts führende Flugebene senkt, und das gleiche ist bei allen anderen Wettbewerben der Fall. Die Stewards auf dem Turf haben es gegenüber den Jockeys und Fahrern in dieser Hinsicht leichter und können eine gewisse Kontrolle ausüben. Das Herrenfliegertum ist von der Industrie langsam erdrosselt worden, es hätte vielleicht ein geeignetes Material ergeben, und das Fliegeroffizierskorps wird sich schwerlich dazu hergeben, dem Toto zuliebe an Flugplatzveranstaltungen teilzunehmen. Lediglich der Beizung der letzteren dient die Wettmaschine, und der Stah über die Bedeutung der Flugwochen für die höhere Ausbildung unseres Fliegermaterials ist längst gebrochen, sie liegt nicht auf dem Flugplatz, sondern in ungebauten Weite. Wir sehen davon ab, darzulegen, zu welchen Folgen es führen kann, wenn die Menge einmal glaubt, daß eine Entscheidung nicht eiawandfrei ist, und daß auch draußen in Johnsthal das Niveau der Fliegerei soweit herabgedrückt wird, daß dort der Rnf »Schieber« den letzten Nimbus der nationalen Sache nimmt.« Traurig ist, daß eine österreichische Flugschrift die allgemeine Einführung des Flugplatz-Totalisators als unabwendbar prophezeiten so sollen glaubt. Es wäre im Gegenteil Pflicht jedes ernsten Organs, die kranke Idee einer solchen Einführung mit aller Kraft abzutun, um ihre Verwirklichung zu verhindern.

DIE »WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG« sollte jedermann abonnieren, der sich für Luftschiffahrt und Flugtechnik interessiert, denn er findet darin regelmäßig alles Neue und Wissenswertes aus diesen beiden Gebieten.

Bei der Wichtigkeit astronomischer und meteorologischer Kenntnisse für die Luftschiffahrt empfehlen wir allen Interessenten ein Abonnement auf die

Illustrierte Halbmonatschrift für Astronomie und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD
Direktor der Treptow-Sternwarte.

Der 13. Jahrgang begann am
1. Oktober 1912.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede
Buchhandlung und den
**Verlag der Treptow-Sternwarte,
Berlin-Treptow.**

Bezugspreis für Deutschland und Österreich-Ungarn **vierteljährlich M. 3.—**
(für das Ausland vierteljährlich M. 4.—).

The National Aeronautic
Magazine of America

FLY

ISSUED MONTHLY.

Balloons Airships Flying Machines.

From thirty to fifty beautiful illustrations each number
A popular magazine read by everybody interested in
Aeronautics. Send Postoffice order for \$ 1.50 for a
year subscription to the

AERO PUBLISHING COMPANY
BETZ BUILDING, PHILADELPHIA, PA.
Sample copies 10 cts. each.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Couannier.
Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences,
de l'Industrie et des Sports Aéronautiques.

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.
Téléphone 580-53.

Niederösterreichische

Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land
Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete **Versicherungs-Anstalten**
mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

- | | |
|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I. Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt: | Versicherungen in ganz Zischthausen auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erblosen-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung); vorteilhafteste Alters-Invalditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse; |
| II. Brandschaden-Versicherungsanstalt: | Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten; |
| III. Hagel-Versicherungsanstalt: | versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen; |
| IV. Vieh-Versicherungsanstalt: | versichert gegen Verluste, welche Viehhalter an ihrem in Niederösterreich eingestellten Rind-, beziehungsweise Pferdebestände erleiden sollten; |
| V. Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt: | Einzel-, Kollektiv- und Reissunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschaden-Versicherungen. |

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE“ geboten.

Sitz der Anstalten: WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, belieben ihre Adresse bekanntzugeben.

K. k. priv. Sudbahn-Gesellschaft.

Sommer 1913. Schnellzugs-Verbindungen.

Gültig vom 1. Juli 1913.

Sommer 1913.

Wien (Städt.) — E t p i e n									
Über Cervignano					Über Cormons				
720	ab Wien Städt.	ab	840	840	ab Wien Städt.	ab	910	910	ab
921	Sammering	ab	1004	1004	Sammering	ab	704	704	ab
1004	Bruck a. d. M.	ab	1204	1204	Bruck a. d. M.	ab	921	921	ab
1127	Grax	ab	115	115	Grax	ab	421	421	ab
1297	Marburg Hauptb.	ab	1204	1204	Marburg Hauptb.	ab	921	921	ab
141	Öll	ab	1120	1120	Öll	ab	1204	1204	ab
912	Lalbach	ab	920	920	Lalbach	ab	1204	1204	ab
944	Abbas-M.	ab	944	944	Abbas-M.	ab	840	840	ab
944	Prima	ab	1004	1004	Prima	ab	840	840	ab
944	Nabreina	ab	720	720	Nabreina	ab	910	910	ab
944	Triest B. B.	ab	944	944	Triest B. B.	ab	944	944	ab
944	Montalona	ab	944	944	Montalona	ab	944	944	ab
944	Venedig	ab	944	944	Venedig	ab	944	944	ab
944	Malland	ab	944	944	Malland	ab	944	944	ab
944	Florenz	ab	944	944	Florenz	ab	944	944	ab
944	Rom	ab	944	944	Rom	ab	944	944	ab
944	Napoli	ab	944	944	Napoli	ab	944	944	ab
Über Pontebba									
720	ab Wien Städt.	ab	840	840	ab Wien Städt.	ab	910	910	ab
921	Sammering	ab	1004	1004	Sammering	ab	704	704	ab
1004	Bruck a. d. M.	ab	1204	1204	Bruck a. d. M.	ab	921	921	ab
1127	Grax	ab	115	115	Grax	ab	421	421	ab
1297	Marburg Hauptb.	ab	1204	1204	Marburg Hauptb.	ab	921	921	ab
141	Öll	ab	1120	1120	Öll	ab	1204	1204	ab
912	Lalbach	ab	920	920	Lalbach	ab	1204	1204	ab
944	Abbas-M.	ab	944	944	Abbas-M.	ab	840	840	ab
944	Prima	ab	1004	1004	Prima	ab	840	840	ab
944	Nabreina	ab	720	720	Nabreina	ab	910	910	ab
944	Triest B. B.	ab	944	944	Triest B. B.	ab	944	944	ab
944	Montalona	ab	944	944	Montalona	ab	944	944	ab
944	Venedig	ab	944	944	Venedig	ab	944	944	ab
944	Malland	ab	944	944	Malland	ab	944	944	ab
944	Florenz	ab	944	944	Florenz	ab	944	944	ab
944	Rom	ab	944	944	Rom	ab	944	944	ab
944	Napoli	ab	944	944	Napoli	ab	944	944	ab

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „SportSilberer Wien“.

Nummer 18.

Wien, 16. September 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Wieder einer! — Unglücksfall des „Z. V.“ — Von Innsbruck westwärts — Berlin-Paris. — Pommery und Michelin-Pokal. — Ein kurioses Experiment. — Flugwoche von Deauville. — Rund um Berlin. — Das Gordon-Bennett-Fliegen. — Luft-Rettungsaktion in Österreich. — Deutsche Ballonführerinnen. — Todesopfer. — K. k. Österreichischer Aëro-Klub. — Notizen. — Literar. — Briefkasten. — Inserate.

WIEDER EINER!

UNTERGANG EINES ZEPPELIN BEI HELGOLAND!!!

FÜNFZEHN PERSONEN ERTRUNKEN!!!

Schon wieder ist ein Zeppelin-Luftschiff, und zwar ~~just eines der neuesten und vollkommensten Fahrzeuge~~ ~~aus der Versuchung~~ ~~abgesunken~~. Von vielen Vorgängen, die nach kurzer Herrlichkeit ein Raub der Elemente wurden, ist nun das Marineluftschiff „L. I.“ gefolgt. Ein neues Moment liegt höchstens darin, daß dieses Luftschiff nicht in Flammen aufging, sondern ins Wasser sank: ein trauriger Fortschritt, denn er kostete fünfzehn Menschenleben.

Über die Katastrophe liegen die folgenden Nachrichten vor:

Berlin, 9. September. Das Marineluftschiff „L. I.“ ist am 7. Uhr abends nördlich von Helgoland durch einen plötzlichen Sturmwind auf die See geschlagen und vernichtet worden. Das Luftschiff ist nach einer Stunde gesunken. Gerettet wurden sieben Personen, darunter Oberleutnant Wendt, Oberleutnant Grimm und Obermaschinist Lehmann. Die übrige Mannschaft ist ertrunken.

Helgoland, 9. September. Das Marineluftschiff „L. I.“, das heute mittags die Elbmündung verlassen hatte, um an den vor Helgoland stattfindenden Manövern der Hochseeflotte teilzunehmen, war bei äußerst günstigem Wetter — es wehte ein ziemlich unregelmäßiger Wind und regnete ununterbrochen — nach etwa zweistündiger Fahrt auf der Insel niedergegangen. Nach einem Aufenthalt von zwei Stunden, der zur Ansammlung der Benzin- und Ölbehälter benützt wurde, stieg der Luftkreuzer unter Führung des Kapitälen Hanne wieder auf, um eine Kreuzfahrt über der Insel vorzunehmen und dann an dem für heute nacht vorgesehenen Manöver der Flotte teilzunehmen.

Da sich das Wetter inzwischen gebessert hatte, ging die erste Fahrt glatt von statten. Dann schlug der Kreuzer die nordöstliche Richtung ein, um zu den dort vor Anker liegenden Kriegsschiffen zu stoßen. Nachdem das Luftschiff etwa achtzehn Seemeilen zurückgelegt hatte, trat plötzlich ein orkanartiger Sturm auf. Die Warte auf

Helgoland zeigte Windstärke 10 an und es begann von neuem zu regnen. Der Wind, der bis dahin aus Südwesten gekommen war, sprang plötzlich nach Nordosten um und brachte das Luftschiff vollständig aus seinem Kurs. Da der Luftkreuzer schon wegen des ungünstigen Wetters vorher ziemlich tief fuhr, wurde er jetzt vollständig auf das Wasser gedrückt, das in mächtigen Wogen auf und abging. Die Gondeln des Luftschiffes mußten in wenigen Minuten voll Wasser gewesen und sämtliche Apparate darin vernichtet worden sein. Denn bei der funktentelegraphischen Station auf Helgoland und bei denen der Kriegsschiffe trafen nur noch wenige kurze Meldungen von dem Luftkreuzer ein.

Von der vor der Insel liegenden Torpedoflotte wurden sofort mehrere Boote nach der Unglücksstelle abgesandt. Es gelang ihnen auch, nach recht kurzer Zeit die Stelle zu erreichen, aber leider war es doch schon zu spät. Das Luftschiff war schon vollkommen vernichtet. Von den sieben Ballonetten waren nur noch wenige unversehrt geblieben, die Mehrzahl von ihnen war jedoch durch die starken, auf sie anschlagenden Wassermassen vollkommen vernichtet worden, so daß das Aluminiumgerippe im wesentlichen nur mehr von den zum Schwimmen eingerichteten Gondeln gehalten wurde. Bald darauf brach jedoch das Gerippe mitten durch und nahm so dem Luftschiff die Schwimmöglichkeit.

Die Torpedoboote machten sich sofort an die Rettung der Besatzung, die zum Teil bereits Rettungsgürtel angelegt hatte und ins Wasser gesprungen war, da die Gondeln bis an den Rand mit Wasser gefüllt waren. Es gelang jedoch nur, sieben Leute der Besatzung vom Tode des Ertrinkens zu retten, dreizehn sind ertrunken. Unter ihnen befindet sich auch der Führer des Luftkreuzers Kapitänleutnant Hanne.

Ein Torpedoboot fuhr mit den Verunglückten an Bord wieder nach Helgoland zurück, während die anderen nach den Leichen suchten.

Das Luftschiff „L. I.“ selbst sank kurz nach Ankunft der Torpedokreuzer. Nach den bisherigen Mitteilungen dürfte es kaum möglich sein, das Wrack zu bergen.

Berlin, 10. September. Über den Untergang des deutschen Marineluftschiffes „L. I.“ wird aus Helgoland noch mitgeteilt: Das Luftschiff befand sich seit Mittag auf See; in der Gondel waren 22 Personen untergebracht, die sich in die Bedienung des Ballons teilen sollten, da eine etwa 30stündige Übung vorgesehen war. Da diese Übung durchaus kriegsmäßigen Charakter trug, mußte sich das Luftschiff beständig in einer Höhe von 1800 bis 1500 m halten, um nicht beschossen zu werden. Dieser Umstand ist dem „L. I.“ zum Verhängnis geworden.

Das Wetter hatte sich im Laufe des Tages zusehends verschlechtert und gegen Abend geriet das Luftschiff in

ein schweres Gewitter; deshalb wollte der Führer des Ballons eine Wasserlandung vornehmen, doch hatte der Ballon durch die Kälte und die große Höhe schon einen Gasverlust von etwa 2400 m³ erlitten und war durch die ungewöhnlich schwere Belastung stark in Anspruch genommen. So kam es, daß die Last allmählich die Tragkraft überstieg und der Ballon mit großer Schnelligkeit sank.

Der Führer ließ sofort einen Wasserballast von 500 kg auswerfen, doch half dies nichts mehr. Infolge der mangelnden Tragkraft gehörte das Luftschiff dem Horizontalsten nicht mehr und der Ballon schoß mit einer Geschwindigkeit von 20 m in der Sekunde in die Fluten der Nordsee.

Einige Personen sprangen rechtzeitig über Bord und versuchten zu schwimmen. Die Mannschaft in den Kabinen ertrank, da sie die drohende Gefahr zu spät erkannte.

Helgoland, 10. September. Das Luftschiff war gestern nachmittags bei schönstem Wetter über Helgoland eingetroffen. Als sich Sturm und Regen eingestellt hatten, wollte der Führer des Luftschiffes, Kapitänleutnant Hanne, einige Meilen von Helgoland entfernen, eine Wasserlandung vornehmen, da das Gas infolge der eingetretenen Kälte sich zusammenzog und dadurch den Antriebs des Luftschiffes beeinträchtigte. Kapitänleutnant Hanne erkannte, daß bei dem heftigen Sturm eine Weiterfahrt nicht ratsam sei und bereitete eine Landung auf dem Meere vor. Der Luftkrenzer sank rapid, da der Wasserballast angeworfen wurde. Das Steuer versagte nacheinander und mit großer Schnelligkeit fiel das Luftschiff herab. Das Hinterteil des Ballons stürzte zuerst in die Wogen und der Ballon knickte plötzlich in der Mitte zusammen. Durch den furchtbaren Aufprall des Luftschiffes auf das Wasser war das Gerüst gebrochen. Die Gondeln füllten sich sofort mit Wasser.

Inzwischen hatte man auf der drahtlosen Station in Helgoland einen kurzen Funkspruch des Luftkrenzers erhalten, der folgendermaßen lautete: »Luftschiff in Wirbel geraten, Hilfeleistung nötig! Noch eine Stunde lang hielt sich das Luftschiff über Wasser. Als die Torpedoboote an die Unglücksstelle kamen, war nur mehr das Aluminiumgerüst über dem Wasser sichtbar. Alles andere war vom Sturm und den Wogen zerstört worden. Außer den Torpedoboote war auch das Flaggenschiff »Friedrich der Große« sofort an die Unfallstelle abgegangen. Insgesamt waren 17 Schiffe an der Stätte der Katastrophe versammelt, die mit ihren Scheiwerwerfen — es war mittlerweile ganz dunkel geworden und es regnete heftig — die Oberfläche des Meeres absuchten. Es gelang jedoch nur, sieben der Insassen der Gondeln des zu Grunde gegangenen »L. I.« vom Ertrickungstode zu retten, während die übrigen fünfzehn, darunter der Führer des Luftkrenzers, Kapitänleutnant Hanne, ihr Grab in den Wellen gefunden hatten.

Die Rettungs-, respektive Bergungsarbeiten gestalteten sich äußerst schwierig, da bei dem hohen Seegang die Rettungsboote sich nur mühsam an die Unfallstelle heranarbeiten konnten. Um Mitternacht kehrten fünf Torpedoboote nach Helgoland zurück. Die anderen suchten auf der Unfallstelle weiter, doch besteht keine Hoffnung, daß von den übrigen 16 Insassen noch einer lebend geborgen werden könnte.

Das Marineluftschiff »L. I.« ist das achte Zeppelin-Luftschiff, das vollständig zu Grunde ging. »L. Z. II« wurde am 16. Januar 1906, »L. Z. IV« am 4. August 1908 bei Echterdingen zerstört. Das Armeeluftschiff »L. Z. V« ging am 25. April 1911 bei Weiburg zu Grunde, das Luftschiff »Deutschland« am 28. Juni 1910 im Teutoburger Walde, »L. Z. VI« am 15. September 1910, die »Schwaben« am 28. Juni 1912 in Düsseldorf und das Luftschiff »Ersatz Z. I« am 11. März 1913 bei Karlsruhe.

Hierzu sei ohne alle weiteren Bemerkungen nur wieder auf unsere Ansicht über die Zeppelin-Ballons verwiesen, die in dem heuer im Frühjahr gehaltenen Vortrage des Herausgebers unseres Blattes neuerdings klar und unzweideutig zum Ausdruck gebracht wurde*).

*) Die »Wahrheit über den Stand der Luftschiffahrt 1913« von Victor Silberer.

UNGLÜCKSFALL DES »Z. V.«

ZWEI SOLDATEN GETÖTET.

Am Tage nach der entsetzlichen Katastrophe des »L. I.« trug sich bereits wieder ein schwerer Unfall mit einem Zeppelin-Ballon zu. Der deutsche Militärballon »Z. V.« war es, dessen Landung in Leipzig dieses neue Unglück hervorrief, dem zwei Menschenleben zum Opfer fielen und der dabei heinabe selbst zerstört wurde.

Über den Vorfall wird gemeldet:

Berlin, 10. September. — Das Militärluftschiff »Z. V.« war heute in aller Früh nach Schlesien geflogen und hatte dort als dritter Zeppelin an den Kaisermanövern teilgenommen. Es war der Manöverleitung unterstellt. Gegen 1/8 Uhr nachmittags traf das Luftschiff aus Schlesiens wieder in Leipzig ein. Es wollte vor der Luftschiffhalle landen. Starker Sturm vereitelte jedoch die Landung und riß das Schiff wieder empor. Dabei wurden drei Leute der die Töne haltenden Mannschaft in die Höhe gerissen. Zwei von ihnen, der Luftschiffer Freisenbansen und der Kanonier Polster, konnten sich bis zu einer Höhe von etwa 150 m halten. Dana verließen sie die Kräfte und sie mußten die Töne losschleusen. Die beiden Soldaten stürzten auf die Erde und waren sofort tot.

Der dritte, ein Sergeant, vermochte sich an den Tauen zu halten und er konnte auch glücklich wieder abgesetzt werden. Starker Sturm hinderte das Luftschiff, die Halle aufzusuchen. Es krenzte daher in der Umgebung von Leipzig.

Von der Garnison in Leipzig wurde sofort nach Bekanntwerden des Unfalles ein starkes Aufgebot von Mannschaften bereitgestellt, um dem Luftschiff, falls die Gelegenheit zur Landung günstig ist, sofort Hilfe zu bringen.

Erst um 8 Uhr abends gelang es, den »Z. V.« in der Halle zu bergen.

VON INNSBRUCK WESTWÄRTS.

Es war noch finster, als ich am Morgen des 3. August mich nach dem Innsbrucker Gaswerke begab. Trübselig war's; in den letzten Viertelstunden hatte sich der Himmel völlig umgezogen und schon fielen einzelne Regentropfen ganz sachte herab. Später, als die Sonne gekommen war, begannen sich die hochstehenden Wolken zu zerteilen, aber von einer Vorwärtsbewegung war in ihnen auch nicht die Spur zu sehen, hoffnungslose Windstille schien droben zu herrschen.

Da ich — verwöhnt durch meine letzten Fahrten — keine Lust hatte, wieder einmal wie im Mai nach achttündigem Aufenthalt in der Luft bei Lans zu landen, konnte ich mich einstellen nicht entschließen, mit der Füllung zu beginnen. Vorerst wollte ich noch unseren treuen, schon dank seinem Wohnsitz ungemein weitblickenden Berater auf der Zugspitze befragen. Leider ist das wegen der Amtsstunden in Garmisch vor 7 Uhr morgens nicht möglich. Endlich schlug es sieben, gleich darauf war die telefonische Verbindung hergestellt und ich bekam — eine ungeheure Bequemlichkeit in zweifelhaften Fällen — erschöpfende Auskunft über Wind und Wetter.

»Über dem Gebirg schon jetzt ausgebreitete Wolkenbildung; derzeit Südost mit 6 Sekundenmeter, gegen Mittag voraussichtlich abflauend, nachmittags Gewitterneigung.« Das war die Hauptsache der nicht allzu tröstlichen Prognose. Immerhin — Wind und Wetter geühten, um nach der angesagten Richtung hin eine Fahrt zu unternehmen, also füllten!

Der Arbeit des Füllens und Fertigmachens des Ballons in Innsbruck beizuwohnen, ist jedesmal ein Vergnügen, so flink und exakt wird alles von dem vorzüglich geschulten Personal besorgt. Kaum eine Stunde, nachdem der Gashahn aufgedreht worden war, um 8 Uhr 17 Minuten, verließen wir die Erde; meine Freunde, Dr. Viktor Heindl und Dr. Robert Dehne aus Wien sowie dessen Frau teilten mit mir den Korb.

Gleichmäßig und ziemlich rasch steigend ging der Ballon, rein westliche Richtung einschlagend, über Innsbruck hinüber. Schon um 8 Uhr 38 Minuten flogen wir in einer Meereshöhe von 2500 m über Völs gerade auf die Sellrainger Berge los, über denen sich ebenso wie über den weiten Gletscherrevieren der Zentralalpen schon ganz ansehnliche Wolken entwickelten. Auch über den nördlichen Kalkalpen machte sich vielfach Wolkenbildung bemerkbar, doch blieben die meisten ihrer Gipfel vorerst noch frei.

Um 9 Uhr 23 Minuten überflogen wir als den ersten größeren Gipfel den Roßkogel in einer Höhe von 3120 m. An seinen Kämmen brandete wogendes Gewölk, das neben uns zu einer wallenden Wolkenwand emporwuchs, der wir ganz nahe kamen. Diesem Umstand verdankten wir, daß uns ein ungewöhnlich schönes Brockengespenst erschien. Inmitten einer farbenprächtigen Aureole befand sich, riesengroß, der Schatten des Ballonkorbes und unsere eigenen Schatten, während vom Ballon nur der Füllansatz sichtbar war.

Jede unserer Handbewegungen war deutlich zu erkennen. Das Gespenst begleitete uns bis ins Sellrain hinüber, es verschwand natürlich, als wir uns von den Wolken entfernten. Wir querten das stille Tal in der Höhe von St. Sigmund; darauf ging es, allmählich bis über 3300 m steigend, in abwechslungsreicher Fahrt über die Berge südlich von Kühtai mit den vielen zwischen ihnen eingelagerten Bergseen. Um 10 Uhr sahen wir, als der vom Acherkogel nach Norden absinkende Kamm unter uns vorbeiglitt, auf Ötz hinab. Wir waren hier in einen absteigenden Luftstrom geraten, der uns mit sich nahm. Da wir das breite Öztal unter uns wußten, ließ ich den sanften Fall ruhig gewähren. Erst als wir in 2300 m über Ötz jede Fortbewegung verloren hatten, der dynamische Fall sich aber in echten Fall verwandelt hatte, machte ich uns durch ein bescheidenes Ballastopfer wieder frei und trieb so die uns treu tragende Kugel neuerdigs gegen Himmel. In 2800 m Höhe, über dem waldumschlossenen Pizurgersee, bekamen wir um 10 Uhr 22 Minuten wieder flottere Fahrt in der alten Richtung.

Wir mußten also schräg über das Inttal hinüber zu den grauen Kalkbergen der Lechtaler Alpen wandern. Gerade über der Mündung des Pitzbaches übersetzten wir den Inn. Die Zentralalpen begannen weiter zurückzutreten, doch waren sie hier freier von Wolken, so daß wir ganz prächtige Blicke namentlich auf die Berge des Kaunser Grates bekamen. Das obere Inttal lag weit hinauf bis ins Unterengadin aufgeschlossen da, im Norden das Felsgewirr der östlichen Lechtaler Alpen und das unendlich lange südliche Lechtal. Vor uns stand die Parseierspitze; als Königin der nördlichen Kalkalpen hatte sie sich mit dem höchsten und mächtigsten Wolkengebilde geschmückt, das weit und breit zu sehen war, ein zweiter, nur wenig schwächlicherer Wolkenturm baute sich über den Gipfeln im Norden des Zamserloches auf, während links von der Parseierspitze die Berge der Fervall fast wolkenlos in den blauen Himmel des schönen Sommertages ragten.

Während wir, frischere Fahrt bekommend, unweit der Kreuzjochspitze den Kamm übersetzten, der das Zamserloch im Nordosten begrenzt, näherten wir uns den erwähnten mächtigen Wolkengebilden. Zwar schien es mir, als ob wir zwischen den beiden durchsegeln würden, aber so ganz sicher war ich meiner Sache doch nicht und deshalb ging ich höher hinauf. Bei 3700 m überragten uns die Gipfel der beiden Wolkentürme, denen wir nun ganz nahe gekommen waren, nur mehr um wenig, ein geringes Ballastopfer hätte uns über sie emporgehoben, aber wir hatten dies nicht mehr nötig, denn lantlos glitt der Ballon, so wie ich es erhofft hatte, gerade in der Mitte zwischen den beiden Wolkengruppen hindurch. Der Gipfelbau der Parseierspitze ragte in die Wolken hinein, zu beiden Seiten von ihr war hingegen zwischen unterer Wolkengrenze und Felsgrat ein schmaler Spalt freigebblieben, durch den wir auf den grünen Boden des Stamsertales und auf Pians hinablickten, während Landeck, das wir lange gesehen hatten, uns bereits entschwand.

Als die Wolken den Blick nach Norden wieder frei gaben, lagen die zum Teil noch eis erfüllten Seen nächst der Memmingerhütte unter uns. Jauchzer schallten von der Hütte zu uns herauf und von uns hinab. Auch aus der Gegend der Parseierspitze wurde uns zugerufen, die Rufer aber konnten wir nicht entdecken. Nach Passieren des Seekogels, 11 Uhr 39 Minuten, kamen wir, über dem nächsten Tal, in etwas unruhige Luft. Wir wurden weit herabgedrückt und mußten dem Ballon einiges von seiner Sandlast abnehmen, um nicht allzu nahe an die nächsten Felskämme zu geraten. Dafür waren wir nun aber den Wolkengebilden in der Nähe der Parseierspitze vollends entrückt. Sie selbst entschleierte sich jetzt und zeigte uns ihr Haupt. Rechts von ihr erschienen die Eisberge der Silvretta und näher zu uns erhob das Wahrzeichen der Fervallgruppe, der düstere Patteriol, sein trotziges Haupt. Auf der anderen Seite das liebliche Lechtal, die Häuschen von

Holzgau und Elbingalp, wie eben aus der Spielzeugschachtel herausgenommen. Leider blieb mir nicht allzuviel Zeit zu ruhigem Beschaun; denn der Ballon wollte nicht zur Ruhe kommen und trotz beständigen Ballastierens ging er noch immer tiefer. Dabei drehte der Wind, je tiefer wir kamen, desto mehr gegen rechts, so daß wir uns dem Lechtal näherten.

Um 12 Uhr 30 Minuten standen wir, nur mehr 2780 m hoch, über Steg. Noch immer war der Ballon im Sinken, während seine Fahrgeschwindigkeit sich dem Nullpunkte näherte. Wir tauchten ins Tal. Endlich, bei 2140 m kamen wir ins Gleichgewicht, dafür standen wir nun unbeweglich still. Wenigstens ließ sich jetzt in aller Muße darüber nachdenken, wo wir unserer Fahrt ein Ende setzen sollten. Von den 31 Säcken Ballast, die wir mitbekommen hatten, waren noch 12 übrig geblieben; die eine Stunde von der Memmingerhütte bis hierher hatte uns allein sechs Sack gekostet. Vor uns in unserer bisherigen Fahrtrichtung lag der Bregenzerwald; in ihn hinein zu fahren, war verlockend, aber es schien fraglich, ob wir die Fahrt bis zu einem für den Rücktransport des Ballons günstigen Landungsplatz würden fortsetzen können, denn schon sah das Gewölk am Widderstein und am Bikerkopf gewitterig aus und auch über dem Quellgebiet der Bregenzer Ache bildeten sich aus Wölkchen rasch aufsteigende Wolken. Darum schien es mir klüger, die Flexenstraße als Ziel zu wählen. Nachdem wir das beschlossen, trieb ich den gelben Gesellen durch Ballastabgabe nochmals in die Höhe. Dort faßte ihn wieder eine rein östliche Strömung und brachte uns näher an unser vermeintliches Ziel; die Gegend von Warth, wo die Straße fast rechtwinkelig umbiegt, um das für einige Zeit verlassene Lechtal wieder zu gewinnen, hatte ich zur Landung in Aussicht genommen.

Während wir uns wieder hoch über alle Berge erhoben, wurden noch einmal alle die fernen, gewaltigen Berggruppen sichtbar und über Oberstdorf hinaus sahen wir — heute zum erstenmal — ein Stückchen der dunstigen Ebene. Dann hieß es Abschied nehmen von all der Pracht da oben. In 3500 m Höhe sogen wir über dem Gipfel nördlich der Mittagsspitze Ventil. Erst drei Ventiltzüge von zusammen 50 Sekunden brachten den noch immer himmelwärts Strebenden zur Umkehr und zu leidlich raschem Fall. In 2300 m Höhe kamen wir in Windstille. Nun hieß es den Fall ganz vorsichtig abbremsen, denn gerade unter uns floß der Lech zwischen Felswänden und so nahe die Straße war, gerade hier war das Terrain ungünstig.

Da auf einmal sehe ich den Ballonschatten in rasche Bewegung geraten, talaufwärts, in der Richtung auf das idyllische Örtchen Lech. Ein überraschend kräftiger Talwind hatte uns erfaßt und trieb uns einem für uns weit günstigeren Ziele entgegen.

Am rechten Talhang, nicht weit ober dem Talboden, ging ich ans Schlepptau herab und es

begann eine fröhliche, flotte Schleppfahrt, zum Entsetzen des Hühnervolkes in den Höfen, an denen wir vorbeikamen, während das unter uns weidende Hornvieh, um dessen Knochen mir einen Moment bangte, uns würdevoll ignorierte. Noch ging es über einen Riegel, von Bäumen bestanden, deren Wipfel sich unter dem Winde bogen, dann mußten wir definitiv herab, denn jetzt trieben wir gerade dem Ort zu. Noch kam uns eine Schleife des Lech in die Quere, den wir also zweimal überspringen mußten, wollten wir nicht im Wasser landen; dann kräftiges Ventilziehen, zum Schluß noch eine ganz kurze Schleppfahrt auf ebener Wiese mit dem schon gerissenen Ballon und um 1 Uhr 45 Minuten kriechen wir aus dem umgestürzten Korb heraus. Glatt gelandet!

Unter der werktätigen Hilfe der Bevölkerung von Lech und etlicher Sommerfrischler gingen die Aufräumungsarbeiten flugs von statten; schon um 2 Uhr 50 Minuten war der verpackte Ballon auf dem Fuhrwerk verladen, das ihn zur Bahn bringen sollte. Auch für uns ließ ich ein Fuhrwerk beschaffen und die reizende Fahrt über den Flexensattel hinüber zur Arlbergbahn bildete einen genussreichen Abschluß unserer Unternehmung. Abends um 10 Uhr waren wir zurück in Innsbruck.

Ich brauche wohl kaum zu betonen, daß unsere Fahrt — die erste längere Fahrt von Innsbruck aus gegen Westen — in uns allen die schönsten Eindrücke hinterlassen hat. Möge es auch anderen in Zukunft vergönnt sein, auf der »von uns eröffneten« Route die herrlichen Gebirgszenerien des westlichen Tirol zu überfliegen. Den Nachfolgern »Gut Land!«

H. Lorenz.

BERLIN—PARIS.

Zum erstenmal hat jetzt ein deutscher Aviatiker die Strecke zwischen Berlin und den französischen Kapitale durchfliegen. Albert Friedrich, der Sieger im Ostpreussischen Rundflug, ist es, dem diese schöne Leistung gelang.

Albert Friedrich stieg am 6. September um 6 Uhr 26 Minuten früh in Johannisthal auf. Er benützte eine Etlich-Taube mit 100pferdigem Mercedes-Motor. Als Passagier begleitete ihn der bekannte Meteorolog und Ballonfahrer Dr. Hermann Elias. Friedrich, der zunächst in der Richtung auf Hannover flog, hoffte, vielleicht noch am gleichen Tage in Paris einzutreffen.

Um 8 Uhr 38 gelangte der Pilot auf den Flugplatz Vahrenwalder Heide bei Hannover. Nach Einnahme von Benzin und Öl setzte er den Flug am 9. Uhr 16 nach Gelsenkirchen fort, wo er um 11 Uhr 30 niederging. In 4½ Stunden reiner Flugzeit hatte er bisher 500 km bewältigt. Von Hannover an war die Luft sehr dunstig gewesen.

Um 1 Uhr 3 Minuten nahm Friedrich mit Dr. Elias den Flug nach Brüssel. In Belgien waren die atmosphärischen Verhältnisse wieder nicht günstig. Trotzdem erreichte die »Tanbe« am 3. Uhr 26 ohne Unfall das zirka 180 km von Gelsenkirchen entfernte Brüsseler Flugfeld Berchem—Sainte-Agathe. Die Flieger gönnten sich nur kurze Rast und nun ging es weiter gegen Frankreichs Grenze, die bei sehr schlechtem Wetter, Sturm, Nebel und Regen südlich von Mons überflogen wurde. Aber schon im Departement Nord bei La Brynère waren die Flieger am 6. Uhr zur Landung gezwungen, da jede Orientierung unmöglich war. Es war also Friedrich

und Dr. Elias nicht vergöunt, an einem Tage Paris zu erreichen.

Mittlerweile warteten auf dem Flugplatze Issy les Moulinaux zahlreiche Aviatiker und Mitglieder der deutschen Kolonie auf das Eintreffen der Flieger. Auch Igo Etrich, der Konstrukteur der »Tanber«, der gerade in Paris weilte, war erschienen. Audemars und Guillaux flogen Friedrich entgegen, das Wetter war aber so entsetzlich, daß auch diese bewährten Sturmfieger nicht weit kamen und umkehren mußten. Als die Dunkelheit einbrach, wurden auf dem Flugplatze Benzinfener angezündet, um dem ersten aus Belgien kommenden deutschen Flieger den Weg zu zeigen. Aber das Wetter wollte es anders. Friedrich kam von La Bruyère nicht mehr weg. Die Entfernung seines Landungsplatzes von Paris betrug an die 200 km.

Die Witterung wurde auch am 7. September nicht besser und so konnten Friedrich und Dr. Elias an diesem Tage nicht an die Vollendung ihres Vorhabens denken.

Der 8. September brachte zwar abernals schlechtes, aber doch etwas ruhigeres Wetter. Um 1 Uhr verließen die Flieger trotz Regen und Nebel La Bruyère. Von hier auf dem Wege nach Paris verloren sie mehrmals die Orientierung und mußten zweimal landen, um sich nach dem Wege zu erkundigen; das erstmalig bei Guise, das zweitemal um 4 Uhr bei Senlis. Hier mußten sich die Flieger den Behörden gegenüber ausweisen; da sie sich aber vorsorglicherweise entsprechend dem neuen Übereinkommen zwischen Deutschland und Frankreich ausgerüstet hatten, wurden ihnen keine Schwierigkeiten bereitet und sie konnten nach einer Stunde weiterfliegen, nachdem sie ihren Apparat mit Benzin versorgt hatten.

Friedrich und Dr. Elias überflogen Paris in einer Höhe von nur 150 bis 200 m, ohne in dem Nebel etwas von der Stadt zu sehen. Da der Flugplatz von Issy am Sonntag der Pariser Bevölkerung für sportliche Zwecke zur Verfügung steht, mußte die Deutschen von Issy erst nach dem benachbarten Villacoublay fliegen. Hier ging Friedrich im Gleitfluge nieder. Es fand gerade die Wohltätigkeitsaufführung statt, an dem bekannte französische Flieger teilnahmen. Die bereiteten ihren deutschen Kollegen einen außerordentlichen Empfang und auch das Publikum nahm die Ankunft der Deutschen beifällig auf.

Das Erscheinen des fremden Apparates ließ die Anwesenden für Augenblicke alle andere vergessen. Man stürzte zur Stelle, wo die Tanbe landete, und bevor noch die Schranke stillstand, war der Eindecker von einer großen Menschenmasse umgeben und Kinophotographen karbelten um die Wette viele Meter lange Films herans. Es war ein Wunder, daß kein Unfall sich ereignete. Da auch andere Apparate anfliegen und niedergehen, ließ der den Ordnungsdienst befehligende Offizier durch Soldaten die Menge nach dem Zuschauererraum zurückdrängen und Friedrich wurde von französischen Fliegern herzlich beglückwünscht.

»Bis nach Brüssel, wo wir Freitag nachmittags 2 Uhr ankamen,« so erzählte Friedrich, »ging unsere Reise glatt vorstatten. Als wir indes gegen 4 Uhr dort wieder aufgestiegen waren und uns der französischen Grenze nahen, gerieten wir in so schweren Regen, daß ich schließlich zu Sarthe-la-Bruyère bei Mons niedergehen mußte, wo Regen und Nebel uns auch gestern und heute morgen noch dort festhielten. Heute mittags besserte sich das Wetter und um 2 Uhr stiegen wir auf, um endlich Paris zu erreichen. Wir stießen bald wieder auf niedere Wolken und hatten größte Mühe, uns zu orientieren. Dreimal mußten wir niedergehen, um den Weg zu erkunden, so um 4 Uhr zu Senlis, wo wir in der Nähe des dortigen Krankenhauses landeten. Gendarmen prüften dort unsere Papiere und wir nahmen dann den Flug wieder auf und sogen schließlich in 450 m Höhe durch Wolken über Paris hinweg, ohne die Stadt zu bemerken. Über den Höhen von Saint-Cloud erlangten wir glücklicherweise einen Ausblick und gewahrten das Aërodonn von Villacoublay.

Friedrich ist der erste deutsche Flieger, der mit Absicht die Grenzen Frankreichs überflog. Vorher hatten

sich Kapitän Engelhardt, später die Fliegeroffiziere Leutnant Pretzell, Hauptmann Dewall und Leutnant von Mirbach, dann ein deutscher Unteroffizier nach Frankreich geflogen und waren jenseits der Grenze gelandet.

Der Flieger und sein Passagier wurden feierlich von den Vertretern der Behörde von Villacoublay begrüßt und es wurde ihnen ein Ehrenstrunk kredenzt.

Am 6. September versuchte der Harlan-Flieger Reichelt mit seinem Neffen Hühnel, es Friedrich gleichzutun. Er stieg um 1/3 Uhr nachmittags in Johannisthal auf, gelangte aber an diesem Tag um bis Wanne, wo er um 6 Uhr 50 Minuten anlangte. Bei der Landung wurde das Fahrgestell beschädigt, so daß der Weiterflug vorderhand aufgegeben werden mußte.

Am 8. September, morgens 7 Uhr, flog Reichelt von Wanne weiter und gelangte zuerst nach Cholsy-le-Roi. Nach kurzer Ruhepause stieg er wieder auf und flog nach Creteil, das nicht weit von Paris entfernt ist. Tags darauf passierte Reichelt Paris und landete in Varize, 150 km westlich von der Hauptstadt.

In Creteil hatten die Luftschiffer, die nicht französisch sprachen, große Mühe, sich verständlich zu machen, sie konnten jedoch dem Gendarmen Zweck und Ziel ihrer Reise erklären, und da sie die nach dem deutsch-französischen Abkommen erforderlichen Papiere besaßen, wurden sie nicht aufgehalten.

POMMERY- UND MICHELIN-POKAL.

Nach der ersten Messung der Leistung von Guillaux (Biarritz—Brackel am 23. August), die man auf 1850 km bemaß, glaubte man, er hätte Brindejone des Moulinas nicht erreicht, welcher am 10. Juni von Paris nach Warschau geflogen war.

In Anbetracht dessen nun, daß zwischen den zwei Distanzflügen von Guillaux und Brindejone kein großer Unterschied bestand, nahm man eine genaue Nachmessung beider Distanzen vor, und da ergab sich, daß Guillaux seinen Rivalen um 41 km übertrroffen hat. Guillaux hat nämlich 1886.7 km, Brindejone 1885.6 km zurückgelegt.

Somit ist jetzt Guillaux erster Anwärter auf den Pokal.

An einer Serie von Tagen vom 25. August an hat Fourny im Bewerb um den Michelin-Preis den vorherigen Anwärter Cavalier geschlagen. Während es dieser auf 7096.32 km gebracht hatte, legte Fourny nach und nach 12.726.6 km zurück. Er absolvierte seine Flüge auf einem Doppeldecker Maurice Farman in Etampes, wo er zweimal siebenmal eine 101.2 km lange Rundstrecke bewältigte:

25. August	708.4 km
26. „	708.4 „
27. „	708.4 „
28. „	708.4 „
29. „	708.4 „
30. „	708.4 „
31. „	708.4 „
1. September	809.6 „
2. „	708.4 „
3. „	708.4 „
4. „	708.4 „
5. „	708.4 „
6. „	708.4 „
7. „	708.4 „
8. „	708.4 „
9. „	708.4 „
10. „	708.4 „
Summe	12.726.6 km

DIE »WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG« sollte jedermann abonnieren, der sich für Luftschiffahrt und Fliegtechnik interessiert, denn er findet darin regelmäßig alles Neue und Wissenswertes aus diesem beides Gebieten.

FAHRTENJUBILÄUM EINES ERZHERZOGS.

Am 31. August wurde von Linz aus eine Ballonfahrt unternommen, deren Bedeutung in der Geschichte der österreichischen Luftschiffahrt ihrem vollen Werte nach festgehalten zu werden verdient.

Erzherzog Josef Ferdinand machte an diesem Tage seinen hundertsten Aufstieg im Kegelballon und hat damit als praktischer Aeronaut eine Leistung vollbracht, die nur sehr wenige österreichische und auch nicht viele ausländische Luftschiffer aufweisen können. Für die Förderung der heimischen Ballonfahrten ist es aber von besonderer Bedeutung, daß ein Prinz des kaiserlichen Hauses ihnen dieses außerordentliche Interesse entgegenbringt und durch sein Beispiel zeigt, daß trotz der zweifellosen Fortschritte, die im Laufe des letzten Dezenniums auf dem Gebiete der modernen Luftverhörung gemacht wurden, der ehrwürdige Kegelballon sich als sportliches und wissenschaftliches Luftfahrzeug noch immer erfolgreich behauptet.

Im Jahre 1902 machte Erzherzog Josef Ferdinand von Salzburg der Residenz des Hauses Toskana, dem er nun als Chef vorsteht, mit dem damaligen Kommandanten der Luftschifferabteilung Hauptmann Hinterstoisser seinen ersten Ballonsanflug. Die Eindrücke, die er von dieser Luftreise gewann, waren so überwältigend, daß der Prinz ihr bald mehrere andere folgen ließ und sich einen eigenen Ballon, der den Namen »Salzburg« erhielt, bestellte. Seither zählt Erzherzog Josef Ferdinand zu den eifrigsten heimischen Ballonfahrern. Der Liste seiner 100 Fahrten sind nachstehende Daten zu entnehmen: Gesamtstrecke 9400 km, Gesamtstunden 362 Stunden, Zahl der ungenutzten Passagiere 196, durchschnittliche Fahrtlänge 94 km, durchschnittliche Fahrdauer 3 1/2 Stunden, durchschnittliche Geschwindigkeit 27 km, schnellste Fahrt Wien—Mureck (175 km) in 2 1/2 Stunden (Stundengeschwindigkeit 71 1/2 km), langsamste Fahrt Salzburg—Edeggut (14 km) in 9 1/4 Stunden (Stundengeschwindigkeit 5 km), größte Fahrtlänge, gleichzeitig auch Fahrdauer, Linz—Dieppe, 984 km in 16 Stunden, kürzeste Fahrtlänge, gleichzeitig auch Fahrdauer, Gasaustalt Linz—Exerzierplatz Linz, 1 km in 5 Minuten.

Die Jubiläumsfahrt wurde in aller Stille im Hofe der Linzer Gasaustalt vorbereitet. Der neue Ballon »Hohensalzburg« des Erzherzogs sollte schon am 6 Uhr früh aufsteigebereit sein, da jedoch Nebel und Regen eintrat, wurde die Auffahrt um eine Stunde verschoben.

Kurz vor dem Aufstiege hielt der Präsident des Oberösterreichischen Vereins für Luftschiffahrt Graf Attems eine Ansprache an den Erzherzog, in der er seine Verdienste um die Förderung der Luftschiffahrt hervorhob. Im Namen des Vereins überreichte der Präsident sodann dem Erzherzog ein sinniges Andenken an die Jubiläumsfahrt.

Nachdem Erzherzog Josef Ferdinand gedankt hatte, bestieg er mit seinem Bruder Erzherzog Heinrich Ferdinand, Major Hinterstoisser und Hauptmann Hoffory den Ballonkorb. Punkt 7 Uhr früh erlöste das Kommando »Los« und unter den »Glück ab«- und »Gut Land«-Rufen der Anwesenden entschwand der Ballon bald in dem noch immer herrschenden Nebel.

Der Ballon »Hohensalzburg« trieb zunächst dem Pfennigherge zu, waudte sich dann langsam steigend über Plesching nach Norden und tauchte sodann in die Wolken, aus denen er um 8 Uhr früh in einer Höhe von 900 m wieder herauskam.

Gelegentlich des nun folgenden Ballonflurhüts übermittelte Vizepräsident Major Hinterstoisser die Glückwünsche des k. k. Österreichischen Aero-Klubs und überreichte die goldene Verdienstmedaille dieses Klubs. Hauptmann Hoffory sprach sodann im Namen der Luftschifferoffiziere, die ein der Bedeutung des Tages Rechnung tragendes Andenken verbrachten. Erzherzog Josef Ferdinand bedachte jeden Fahrteilnehmer mit schönen Erinnerungsgaben.

Um 8 Uhr 30 früh erreichte der Ballon mit 1500 m seine Maximalhöhe, in der er bis 8 Uhr 45 blieb. Dann begann er langsam zu sinken und aus einer Höhe von 900 m eröffnete sich der Ausblick auf die Donau. Der

Ballon hatte also die Fahrtrichtung gewechselt und bestand sich, wie sofort festgestellt wurde, oberhalb der Ortschaft Palgarn. Er zog nun in langsamer Fahrt gegen St. Georgen an der Gusern, wo um 9 Uhr vormittags eine glatte Landung bewerkstelligt wurde. Die ganze Fahrt hatte nicht ein Körnchen Ballast gekostet.

Der Ballon wurde verpackt und per Wagen zur Eisenbahnstation St. Georgen geschickt, von wo er nach Linz befördert wurde.

Die Teilnehmer an der Jubiläumsfahrt vereinigte ein Dejeuner im Hotel Erzherzog Karl.

EIN KURIOSSES EXPERIMENT.

Der junge Blériot-Pilot Pégoud, der kürzlich schon durch seine kühnen Fallschirmversuche von sich reden machte, hat das vielbestaunte kuriose Erlebnis des französischen Hauptmannes Anbry willkürlich wiederholt und dieses halbschwererische Wagnis glücklich durchgeführt.

Um eine Vorstellung von dem Wesen des Versuches zu geben, sei erinnert, daß Hauptmann Anbry am Ostermontag 1913 ein Stück weit mit total umgekehrtem Aeroplane flog. Er selbst gab von dem durch mehrere Offiziere beglänigten unerhörten Vorfall in der »Revue Aérienne« diese Darstellung:

»Am 24. März 1913 unternahm ich bei Villersrupt einen Erkundungsflug. Nach 85 Minuten machte ich mich auf den Rückweg. Ich hatte in 750 m Höhe einen Gegenwind von etwa 10 m. Nachdem ich ohne besondere Schwierigkeit über die Täler der Moslane und des Chiers gelangt war, kam ich über das Plateau von Louwy. Tellecourt; ich flog 3 km weit über mein Landungsgebiet hinaus, weil ich damit rechnete, bei dem Spiraleinflug, den ich jetzt vorhatte, vom Wind abgetrieben zu werden. Die Windstärke wurde heftig.

»Um den Gleitflug zu beginnen, stellte ich den Motor ab. Just in diesem Moment kamen wieder Böen daher. Ich hatte den Apparat nach vorn geneigt und nun trafen die Windstöße die oberen Flächen der Flügel des Eindeckers. Infolgedessen geriet der Apparat in eine genau vertikale Stellung. Ich versuchte ihn während des Falles von 700 m bis etwa 400 m aufzurichten, doch das war vergeblich; vielmehr fühlte ich, wie sich der Eindecker nach und nach gänzlich umlegte, mit dem Fahrgestell nach oben. In ungefähr 400 m Höhe hatte der (umgekehrte) Aeroplane so ziemlich eine horizontale Lage erreicht und glug nun in einen verkehrten Gleitflug über. Ich hing, Kopf unten, von meinem Sitz herab, mit den Schenkeln festgeklammert, die Hände am Volant. Um die Erde zu sehen, mußte ich den Kopf zurückneigen, wie man sonst tut, um emporzuklimmen. Während dieses verkehrten Gleitfluges verminderte sich die Schwindigkeit des Falles bedeutend, bis der Apparat in etwa 350 m Höhe wieder in die Vertikale überging, die er 100 m ober dem Erdboden erreichte. Diesen Augenblick hatte ich erhofft, um energisch zu handeln. Ein kräftiger Zug an dem Steuerhebel und ich richtete den Apparat auf; er nahm in 70 bis 80 m Höhe bereits seine normale Lage an.

»Nun wollte ich zuerst gleich zur Landung schreiten, bemerkte aber, daß der Boden unter mir aufgeschickte Erde war und daß ich den Wind im Rücken hatte. Ich beschloß also, mein Flugfeld aufzusuchen, von dem ich ungefähr 3 km weit entfernt war.

»Mein Motor ging tadellos wieder an, ich regulierte den Benzinfluß und fuhr, als ob nichts vorgefallen wäre, aufs Flugfeld, wo ich ohne jeden Schaden landete. Ich wollte nun gleich nochmals zu einem kleinen Flug aufsteigen, um mir zu einer ähnen Impression von dem soeben überstandenen Erlebnis keine Zeit zu lassen. Aber mein Mechaniker, der vom Boden aus alles mit angesehen hatte und mich mit Tränen empfing, machte mich mit erstärkter Stimme darauf aufmerksam, daß die oberen Spanddrähte gelitten hätten, was bei der großen Beanspruchung

nicht wunderzunehmen war. So verrichtete ich denn auf den zweiten Flug und widmete den Nachmittag der Untersuchung und Regulierung der Spandrihte.

Und nun hat Pégoud diesen merkwürdigen Flug willkürlich nachgemacht! Es ist das eine Leistung, die besonders für die Frage der Stabilität der Aeroplans von hervorragendem Interesse ist.

Pégoud stieg zum Zwecke des Experimentes am 1. September auf einem neuen Blériot-Eindecker mit besonders starken Spandrihten von dem Flugfelde von Juvisy auf und erklimmte eine Höhe von etwa 1000 m. In dieser Höhe ließ Pégoud den Apparat sich scharf nach vorn neigen. Nach einem Fall von etwa 100 m stand dann der Apparat vollkommen senkrecht mit der Spitze nach unten in der Luft. In dieser Stellung betätigte Pégoud das Schwanzsteuer und bewirkte, daß die Maschine sich vollkommen umdrehte, so daß sie mit den Rädern nach oben, der Pilot mit dem Kopf nach unten flog. Nach einem Flug von etwa 400 m in dieser Lage wiederholte Pégoud sein Stenermanöver und es gelang ihm nach wenigen Sekunden, die Maschine wieder in ihre normale Lage zu bringen. In die normale Position zurückgekehrt, beschrieb der Apparat eine neue ansteigende Kurve, verlangsamte dann sein Tempo, blieb einen Augenblick unbeweglich stehen und glitt sodann eine kurze Strecke rückwärts. Nach einem Augenblick des Stillstandes neigte sich das Kopfelelemente vorwärts und im Gleitflug, mit abgestelltem Motor, näherte sich der Apparat der Erde. Nach mehreren Schleifen und Spiralen landete Pégoud dann glücklich auf dem Flugfelde.

Wie man sich denken kann, wurde Pégoud nach seinem gelungenen Flug der für die Zuschauer beläufige qualvoll war, von diesem mit freudlichem Jubel begrüßt.

Der Pilot erzählte, daß die Steuer vortrefflich gehorchten, so war es, weil ich es so wollte. Das Gefühl schien mir durchaus nicht unangenehm; mein Apparat blieb auch auf dem Rücken vollkommen stabil und die Riemen hielten mich sehr bequem an meinem Sitze fest, ohne mich an der Betätigung der Steuer zu behindern. Ich hätte auch schneller manövrieren können. Blériot erklärte, daß sein Bestreben darauf abzielt, einen Apparat zu bauen, der in der Luft gewissermaßen unverwundbar wäre. Das gute Flugzeug müsse sich seitlich oder vorn umkehren können, ohne deshalb sofort zu stürzen, und sein Pilot müsse in der Lage sein, es immer wieder ansatzlos und weiterzufliegen. Weitere sensationelle Experimente würden demnächst zeigen, daß die Frage der Sicherheit des Fluges ihrer Lösung nun einen bedeutenden Schritt nähergerückt wäre.

Es wird erzählt, daß außer Aubry auch Leutnant Morel und Korporal Badon den Flug mit umgekehrtem Apparat erlebt hätten — natürlich freiwillig.

Am 2. September wiederholte Pégoud in Buc sein Wagstück vor einer militärischen Kommission. Er stieg nun $1\frac{1}{2}$ Uhr auf, ließ dann den Apparat von ca. 1000 m Höhe auf 500 m vertikal hinabsinken, ließ ihn dann auf den Rücken legen, durchflog in dieser Stellung ungefähr 500 m in 80 Sekunden, nahm hierauf wieder die normale Stellung ein und landete vor den verbliebenen Zuschauern wohlbehalten um 10 Uhr 40 Minuten.

Das erstaunliche Fliegerstück wird gar nicht übel mit dem Looping des Loop der Artisten verglichen. Pégoud verrichtete, daß er sich in der umgekehrten Lage ziemlich sicher fühle. Er habe diese Stellung lange nicht so selten empfunden, wie sie für die Zuschauer angesehen haben müsse.

FLUGWOCHE VON DEAUVILLE.

Die Vorprüfungen, die an den ersten Tagen des Meetings der Wasserflugschiffe in Deauville zu erledigen waren, bestanden in folgendem: 1. Bei einem halbstündigen Fluge in und entgegen der Windrichtung ist eine Stunden-geschwindigkeit von mindestens 45 Seemeilen zu erreichen; 2. derselbe Flug wird bis zur Stunde fortgesetzt

und dann wird nach dem Benzinverbrauch der Aktionsradius festgestellt; 3. zwischen zwei 400 m voneinander entfernten Bogen ist eine Acht und 4. bei einem Winde von höchstens 10 m ein Viereck mit einer Diagonale von mindestens einer Meile abzufahren; 5. zehn Minuten in einem 10 Meter-Winde liegen bleiben; 6. wenn der Apparat sich selbst überlassen wird, muß er sich gegen den Wind stellen; 7. die Apparate müssen mit voller Belastung zwei Auf- und Abstiege auf einem Meere ausführen, das einen Hohlzug von einem Meter hat; 8. nach diesen Prüfungen bleiben die Maschinen eine Stunde lang verankert liegen, worauf die Schwimmer auf ihre Dichtigkeit untersucht werden; 9. bei ruhigem Meer müssen die Maschinen mit voller Belastung nach einem Anlaufe von höchstens 400 m aufsteigen und 10. in 25 Minuten eine Höhe von 500 m erreichen. Den Fliegern waren drei Versuche gestattet. Die siebente Prüfung — eine der schwierigsten — wurde den Konkurrenten erlassen, weil das überaus ruhige Wetter die Bedingungen dazu nicht bot.

Am raschesten absolvierten Bregt, Moineau, Molla und Clément die Vorprüfungen. Sie begannen die Hauptkonkurrenz am 30. August, wobei zu bemerken ist, daß der Distanzflug die Geschwindigkeitsbewerbe einschließt. Die ersten 100 Seemeilen (185 km) der 250 Meilen (463 km) des großen Bewerbes mußten ohne Unterbrechung zurückgelegt werden. Das Rennen wurde auf einer Rundstrecke von zehn Meilen geflogen, zu deren Überwachung sechs Torpedoboote und drei Unterseeboote stationiert waren. Molla flog die 100 Meilen in 2:05:59, die ganze Strecke in 5:24:14. Nach der 21. Runde führte er eine Zwischenlandung aus. Moineau erreichte die 100 Meilen in 1:51:04 und setzte den Flug bis 180 Meilen fort, die er in 8:21:13 zurücklegte. Chemet erreichte die 100 Meilen in 2:04:21 und flog bis zu der 140. Meile, die er nach 2:52:10 $\frac{1}{2}$ hinter sich brachte. Bregt absolvierte 100 Meilen in 1:57:13 $\frac{1}{2}$ und 120 Meilen in 2:20:21 $\frac{1}{2}$. Nur Molla also legte unter diesen vier Piloten die ganze Strecke zurück.

Nach weitere vier Konkurrenten drangen bis in den Hauptbewerb vor: Gaubert, Prévost, Renaux und Weymann. Unter ihnen waren Renaux und Gaubert am erfolgreichsten. Renaux startete am 31. August um 8 Uhr 30 Minuten mit 400 l Benzin. Ihm folgten bald Chemet und Prévost und erst um 10 Uhr 45 Minuten Gaubert. Nach 30 Meilen blieb Chemet wegen Motorpanne liegen und Prévost, der die 100 Meilen in 1:48:37 erreicht hatte, mußte wegen Ventilbruch nach 130 Meilen absteigen. Renaux hatte mit seinem großen Farman hundert Meilen in 2:18:30, 200 Meilen in 4:23:59, 250 Meilen in 5:27:38 und 300 Meilen in 6:40:25 zurückgelegt und wurde dann durch den Bruch eines Zylinderkolbens zur Unterbrechung seines Fluges gezwungen. Gaubert, dessen Maschine die Nacht im Regen liegen geblieben war, hatte beim Start, weil die feuchten Tragflächen die Maschine bedeutend beschwerten, einen Teil seines Benzins ausgießen müssen. Infolgedessen kam er nicht über 300 Meilen, die er in 6:42:49 erreichte. In den Geschwindigkeitsprüfungen wurden die Leistungen von Moineau (100 Meilen in 1:51:04) und Molla (250 Meilen in 5:24:14) nicht mehr überboten.

Die letzten zwei Tage des Meetings, das am 1. September zu Ende war, waren durch Regen und Wind beeinträchtigt.

Das Ergebnis des Meetings ist folgendes:

Im Dauerwettbewerb kommen Renaux (Farman-Apparat) und Gaubert (Farman) einander gleich; jeder gewinnt 27.000 Francs.

Im Geschwindigkeitswettbewerb über 250 Meilen siegt Molla (Léveque) vor Renaux (Farman); der Erste erhält 10.000, der Zweite 5000 Francs.

Im Bewerb über 100 Meilen ist Molauca (Bréguet) Erster und bekommt 7000 Francs, Chemet (Borel) Zweiter und bekommt 8000 Francs.

Im Wettbewerb des Auffluges kommen Renaux (Farman) und Gaubert (Farman) einander gleich und gewinnen je 7500 Francs.

Im Wettbewerb der Bordflugszeuge (Anlauf von 33 m) gewinnt Candron (Caudron) 6000 Francs.

Der Wettbewerb der Geschwindigkeitsdifferenzen auszufallen.

Die Marine scheint bei ihren Kaufabsichten die Marken M. Farman und Caudron in erster Linie im Auge zu haben, doch ist auch nichts Bestimmtes hierüber verfügt worden.

RUND UM BERLIN.

Am 30. und 31. August wurde der Wettflug »Rund um Berlin« abgehalten, eine unter dem Protektorat des Prinzen Heinrich von Preußen stehende gemeinsame Veranstaltung des Berliner Vereins für Luftschifffahrt, des Kaiserlichen Aero-Klubs, des Kaiserlichen Automobil-Klubs, unter Mitwirkung des Vereins Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller.

Aus den Bestimmungen zur Durchführung des Schnellkeitswettbewerbes sei in Erinnerung gebracht:

Jedes Flugzeug wird mit 200 kg belastet, es muß außer dem Flieger einen Flugtag tragen; beider Gewicht wird vor dem Abflug festgestellt und erforderlichenfalls durch plombierten Ballast auf 200 kg ergänzt; sofort nach Beendigung der Flüge jedes Tages hat der Flieger das Vorhandensein des Gewichtes durch den hierzu beauftragten sportlichen Leiter oder Gehilfen nachprüfen zu lassen.

Die Bewerber amflogen Berlin am ersten Tage einmal, am zweiten Tage zweimal auf folgendem 102 km langen Wege: Flugplatz Johannisthal, Klaraböhe bei Lindenberg, Flugfeld Schulendorf, Kaserne zwischen Bornstedt und Eiche, Luftschiffhafen Potsdam, Flugplatz Johannisthal. Bei jeder Runde muß je eine Wendemarke auf Klaraböhe, auf dem Flugfeld Schulendorf, bei der Kaserne zwischen Bornstedt und Eiche und dem Luftschiffhafen Potsdam außen umflogen werden. Die Wendemarken müssen in der Flugrichtung links liegen bleiben.

Es liegt im Interesse des Fliegers, jede Wendemarke darauf zu rufen, daß der sportliche Leiter an der Wendemarke über die ordnungsgemäße Rundung nicht im Zweifel sein kann. (Es empfiehlt sich, bei der Beobachtung der Wendemarke vom Flugzeug aus die Schräge des selben zu berücksichtigen.) Wird eine Wendemarke nach Urteil des sportlichen Leiters falsch oder gar nicht gerufen, so scheidet der Flieger aus dem Wettbewerb aus.

Die Bewerber um den Drainrunden-Preis müssen während eines der drei Flüge um Berlin die Erreichung einer Höhe von mindestens 1000 m durch ihren plombierten Barographen oder Barometer nachweisen.

Die Starterlaubnis wird zu beiden Tagen von 3 Uhr 30 nachmittags ab gegeben, und zwar in der Reihenfolge der Meldungen, die schriftlich dem Starter auf dem Starttaube abgegeben sind. Bei Abgabe mehrerer Meldungen vor 3 Uhr 30 oder zu gleicher Zeit entscheidet das Los. Die Bewerber haben am zweiten Tage zwischen der ersten und zweiten Runde eine Zwischenlandung auf dem Flugplatz Johannisthal auszuführen. Nach Überfliegen der Ziellinie, die sich vor der Zepelluhalle zur Versuchsanstalt erstreckt, ist Flugzeug und Motor zum Stillstand zu bringen. Frühestens 15 Minuten nach Überfliegen der Ziellinie kann das Flugzeug für den Start zur letzten Runde anlaufen. Es ist Sache des Fliegers, die Zwischenlandungszeit vorchriftsmäßig innezuhalten. Die tatsächliche Zwischenlandungszeit wird in die Flugzeit einbezogen. Startet ein Flugzeug vor Ablauf von 15 Minuten, so wird die in 15 Minuten fehlende Zeit zur Zweirundenzeit zugerechnet. Die Zwischenlandungszeit darf vom Bewerber und seinen Helfern zum Nachfüllen von Betriebsstoffen oder zu sonstigen Arbeiten am Flugzeug ausgenutzt werden.

Als Flugzeit gilt die Zeit in Minuten und Sekunden zwischen Startfreigabe und Überfliegen der Ziellinie; insbesondere am zweiten Tage zwischen der Startfreigabe zur ersten Runde bis zum Überfliegen der Ziellinie nach der zweiten Runde. Die Ankommenden werden nur bis 8 Uhr abends auf dem Flugplatze gesetzt. Von 8 Uhr abends bis 5 Uhr morgens ist kein sportlicher Leiter an-

wesend. Während dieser Zeit Ankommende werden als um 5 Uhr morgens eingetroffen angesehen. Die Runde am Samstag den 30. August muß bis Sonntag den 31. August, vormittags 10 Uhr, die Rundum am Sonntag den 31. August müssen bis Montag den 1. September, vormittags 10 Uhr, vollendet sein. Wer nicht bis 10 Uhr morgens ankommt, wird nicht gewertet.

Für die Preise stehen außer den zurückbehaltenen Neangeldern 100.000 M. zur Verfügung, davon an Stiftern: Reichsamt des Innern 10.000 M., Königl. Preuß. Kriegsministerium 10.000 M., National-Flugpende 15.000 M., Königl. Haupt- und Residenzstadt Berlin 12.000 M., die verstaatlichten Vereine 15.000 M. etc.

Der Flug »Rund um Berlin« zeichnet sich u. a. durch seine geringen Organisationskosten aus. Voriges Jahr betrugen sie bloß 4500 M. Auch die meisten Flieger haben nur geringe Selbstkosten. Das rührt zum großen Teil daher, daß Start und Ziel des Berliner Rundfluges in Johannisthal, dem Zentrum des deutschen Flugwesens, liegen, so daß die hohen Ausgaben für Transport, Abbau und Wiederaufbau der Flugzeuge etc. ganz wegfallen. Ferner ist es nicht nötig, über die ganze Strecke Reparaturmaterial, Ersatzteile und Personal zu verteilen, wie es die großen Überland- und Rundflüge verlangen. Ein anderer großer Vorteil der verhältnismäßig übersichtlichen der Flugstrecke liegt darin, daß das Publikum jederzeit die einzelnen Etappen des Wettlaufes verfolgen und das Ergebnis abwarten kann. Dadurch wird die Spannung andauernd auf der Höhe gehalten und so erklärt es sich auch, daß der Berliner Rundflug sich sowohl 1912 als 1913 unter Teilnahme zahlreicher Zuschauer vollzog. Ein vorzüglich geordneter Nachrichtendienst, die Verwendung optischer Signale, das Ausrufen der einzelnen Nachrichten, all das trägt wesentlich dazu bei, den Wettflug »Rund um Berlin« zu einem Fliegerereignis zu machen, dem die Zuschauer wirklich beizuhören.

Zur Kontrolle des richtigen Passierens der Wendemarken seitens der Teilnehmer wurde bei dem Wettflug eine neuartige Vorrichtung zur Verwendung gebracht, die von Professor Dr. Donath konstruiert ist. Der Apparat besteht im wesentlichen aus einem Spiegel, der in der genauen Mitte der Wendemarke aufgestellt wird und in dem die Wendemarkenmitte durch ein Fadenkreuz markiert ist. Von der Mitte des Kreuzes bis zum Rand des Spiegels läuft eine rote Linie nach dem inneren Rand der Flugbahn, also auch derjenigen Seite, an der die Wendemarke nicht passiert werden darf. Ein Rohransatz mit einem Okular dient zum Betrachten des Spiegels. Dieser Donathsche Kontrollspiegel wird an der Wendemarke so aufgestellt, daß seine Längsachse den vorzusichtlichen Bahnwinkel halbiert. Das Okular ist hierbei von der Öffnung des Winkels abgewandt. Um eine genau horizontale Einstellung des Apparats zu ermöglichen, ist an ihm eine Wasserwaage befestigt, die genau einspielen muß. Wird im Spiegel ein Flugzeug sichtbar, so hat es die Wendemarke richtig gerufen, wenn es im Spiegel nicht über die rote Linie geflogen ist.

Sämtliche von der Abnahmekommission genehmigten 22 Teilnehmer erschienen auch am Start, und zwar:

1. Kiesling (Ago-D., Argus 100 H. P.).
2. Böhm (Albatros-E., Benz 100 H. P.).
3. E. Stoeffler (Albatros-D., Mercedes 100 H. P.).
4. Theelen (Albatros-D., Argus 100 H. P.).
5. V. Stöckel (Aviatik-Pfeil-D., Mercedes 100 H. P.).
6. de Baillo (M. B. Taube, Argus 96 H. P.).
7. Reichelt (Harlan-E., Argus 96 H. P.).
8. Roth (Harlan-E., Argus 96 H. P.).
9. Krieger (Harlan-E., Rex-Simplex 96 H. P.).
10. Stiefvater (Jaunlin-Stahltaube, Argus 100 H. P.).
11. Stiploschak (Jaunlin-Stahltaube, Argus 180 H. P.).
12. Beck (Kondor-E., Daimler 96 H. P.).
13. Lauger (Pfeil-D., Argus 100 H. P.).
14. Fiedler (Luftfahrzeug Taube).
15. Laitsch (L. V. G.-E., System Schneider, Mercedes 100 H. P.).
16. Janisch (L. V. G.-E., System Schneider, Mercedes 100 H. P.).

17. Baierlein (Otto-E., Argus 100 H. P.).
 18. Weyl (Otto-D., Argus 100 H. P.).
 19. Linnekogel (Rumpler-E., Mercedes 100 H. P.).
 20. Schüler (Ago-D., Mercedes 100 H. P.).
 21. Friedrich (Erich-Taube, Mercedes 96 H. P.).
 22. Vollmoeller (Albatros-Taube, Mercedes 100 H. P.).

Dazu kam als 28. Apparat der Aviatik-Eindecker von Ingold, der erst am 30. August montiert wurde.

Die Veranstaltung war von prächtigem Wetter begünstigt und fand außerordentlichen Zuspruch beim Publikum, obgleich man die Idee des Totalitätsversüßungsfestes fallen gelassen hatte. Man erkannte deutlich, daß ein wirklich gut organisiertes Flugmeeting keines solchen Lockmittels bedarf, um die Leute zu interessieren.

Am ersten Tage brachten von den 22 Fliegern nicht weniger als 17 die 102 km hinter sich. Die Starts folgten einander sehr flott. Als Erster machte der Ago-Pilot Schüler seine Maschine fertig und begab sich 3 Uhr 33 auf die Reise »Rund um Berlin«. Nach einem kurzen Anlauf erhob sich der Doppeldecker elegant vom Boden und verschwand bald in etwas nordwestlicher Richtung über die Dächer der Fliegerei nach hinweg am Horizont. Gleich darauf startete das berühmte aviatische Brüderpaar Stoeffler, und zwar Viktor Stoeffler auf Aviatik-Doppeldecker um 3:34:55 und Ernst Stoeffler auf Albatros-Doppeldecker um 3:45:20. Der junge Flieger Leo Roth, der erst kürzlich in Ostpreußen mit großer Energie bei stürmischem Wetter einen Überlandflug ausgeführt hatte, war mit seinem Hanau-Eindecker ebenfalls am Start erschienen, kam aber trotz mehrmaliger Versuche nicht vom Boden, da sein Motor nicht regelmäßig arbeitete. Auch der Ballod (M.-B. Taube) und Fiedler (Luftfahrzeug Taube) hatten unter dem gleichen Mißgeschick zu leiden. Der Hanau-Flieger Reichelt, der schon um 5:24:05 am Start erschienen war, konnte ebenfalls erst eine Stunde später abfliegen, weil sein Motor anfangs durchaus nicht arbeiten wollte. Die anderen Flieger aber kamen alle, mit Ausnahme von Janisch, der am Potsdamer Luftschiffhafen eine Notlandung machen mußte, und Ingold, der bei Betzow niederkam, glatt ohne Zwischenlandung über die 102 km lange Strecke.

Der große Wettkampf nahm auch im Potsdamer Luftschiffhafen lebhaft das Interesse des Publikums in Anspruch. Bald sammte ein dichter Kreis Schaulustiger den Raum rings um die Wendemarke. Es war $\frac{1}{2}$ Uhr geworden, als von Johannisthal aus die erste Meldung vom Start einging. Elf Minuten nach 4 Uhr kam der erste Flieger in Sicht und brachte sofort Bewegung in die Massen. Es war V. Stoeffler. In einer Höhe von etwa 1200 m nahm er in weitem Fluge die Wendemarke. Kurz vor $\frac{1}{2}$ Uhr kam Janisch mit Leutnant Keller als Flaggenast auf einem L.-V.-G.-Doppeldecker daher und ging in einem sehr eleganten Gleitflug nieder. Da das Publikum ihn jedoch bei der Landung unverwundterweise behinderte, mußte er wieder wenige Meter emporsteigen, wodurch er fast im Wasser gelandet wäre. Es gelang ihm aber, noch kurz vor dem Ufer der Havel das Flugzeug zum Stehen zu bringen. Ein Motordefekt hatte die Landung verursacht.

Kaum hatte Stiefvater als Siebenter Johannisthal in der Richtung Klarhöhe verlassen, so näherte sich auch schon einer der zuerst gestarteten Flieger. Es war Viktor Stoeffler, der unterwegs Schüler, der vor ihm abgeflogen war, in schönem Fluge überholt hatte und so der 102 km langen Strecke 1 Stunde 5 Minuten 1 Sekunde gebraucht hatte. Fast auf den Fersen folgte ihm Ernst Stoeffler, der in 1 Stunde 5 Minuten 20 Sekunden Berlin umrundete. Die beste Zeit aber erzielte Baierlein, der auf seinem in Berlin noch unbekannten Otto-Eindecker die Strecke in 1 Stunde 35 Sekunden absolvierte.

Am zweiten Tage starteten bis auf den Hanau-Flieger Roth sämtliche startberechtigten Piloten. Die Organisation am Start klappte sehr gut, trotz der verschiedenen Schwierigkeiten, die aus dem raschen Wechsel erfolgenden Abfliegen und Wiederankommen von Flugzeugen erwachsen. Bemerkenswert ist ferner, daß trotz der

großen Anzahl von Teilnehmern sich kein einziger ersterer Unfall ereignete, nicht einmal eine besondere Flugzeugbeschädigung war zu verzeichnen. Nach standen die letzten Maschinen am Start, als schon am Horizont zwei Doppeldecker und ein Eindecker erschienen; es waren die beiden Stoeffler und Ingold. Und nun kam ein Flugzeug nach dem anderen herangesaust und landete. Rasch wurde Benzin oder Öl oder Wasser aufgefüllt und wieder schwenkten sich die Vögel empor, und die zweite Runde des Tages, die dritte und letzte der Konkurrenz, zu absolvieren. Von den Abgeflogenen waren aber nicht alle zurückgekehrt; außer der Ballod war noch Böhm, der Albatros-Pilot, auf der Strecke geblieben. Unweit des Potsdamer Luftschiffhafens war er zu einer Notlandung gezwungen, der eine zweite bei Dewitz folgte, bei der er seine Maschine leicht beschädigte. Er selbst und sein Passagier blieben unversehrt. Ursache des Akzidents war ein rapides Fallen der Tourenzahl des Motors. Die beste Zeit dieser Runde hatte Baierlein mit 55:06. Ihm am nächsten kam Janisch, der für die 102 km 55:26 benötigte.

Auf der zweiten Runde maßen Janisch und Ernst Stoeffler Zwischenlandungen machen; ersterer, weil sein Motor heiß wurde, letzterer, weil sich die Nockenwelle lief lief. Sie stiegen aber auch Behebung der Schäden wieder auf. Krieger kam beim zweiten Start nicht vom Platze weg, weil sein Motor zu wenig Touren machte, und Stiefvater blieb bei Klarhöhe liegen. Auch diese Runde beendete Baierlein als Schnellster in 56:14. Er ist damit Sieger des Rundfluges.

Das Preisgericht des Wettbewerbes »Rund um Berlin« hat folgende Entscheidungen getroffen:

- Frühpreise. 1. Tag: 1. M. Schüler, 750 M.; 2. Viktor Stoeffler, 500 M. — 2. Tag: 1. Viktor Stoeffler, 750 M.; 2. Ernst Stoeffler, 500 M.

Schnellkeitspreise. Rundenpreise des ersten Tages: 1. A. Baierlein, 5000 M.; 2. A. Stiploschek, 2000 M.; 3. Ernst Stoeffler, 1000 M.

Rundenpreise des zweiten Tages. 1. Baierlein, 5000 M.; 2. A. Stiploschek, 2000 M.; 3. Charles Ingold, 1000 M.

Gesamtklassement: 1. Anton Baierlein, 15.000 M., Preis der Nationalstiftung, Zeit: 8:01:54; 2. Alois Stiploschek, 10.000 M., Preis des Kriegsministeriums, Zeit: 8:14:32; 3. Linnekogel, 5000 M., Zeit: 8:19:19; 4. Hans Vollmoeller, 3:27:48; 5. Dipl.-Ing. Thelen, 3:30:20; 6. B. Langer, 8:40:29; 7. Otto Beck, 8. Max Schüler, 9. Wilh. Kiesling, 10. Viktor Stoeffler, 11. R. Weyl, 12. A. Friedrich, 13. Ernst Stoeffler, 14. Reichelt, 15. Charles Ingold, 16. Robert Janisch.

Die Zuverlässigkeitspreise, 51.772 M., werden an folgende Flieger nach Maßgabe der Punkte, zusammen 304, verteilt. Es erhielten Punkte: A. Baierlein, Kiesling, Schüler, Dipl.-Ing. Thelen, Viktor Stoeffler, A. Stiploschek, Otto Beck, B. Langer, Linnekogel, Friedrich, Hans Vollmoeller je 17; R. Weyl 16; Ernst Stoeffler 15; Reichelt, Ingold je 14; Stiefvater, Fiedler je 13; R. Janisch 12; K. Krieger 11; Böhm 9.

Den 1. Preis von 1000 M. für leichte Erkennbarkeit erhält das Ago-Flugzeug von M. Schüler, das durch zwei am Schwausende nachflatternde lange Bänder gekennzeichnet war; der zweite Preis, 500 M., wurde geteilt zwischen den Flugzeugen von Baierlein (Otto-Eindecker) und O. Beck (Kondor-Eindecker), die an der äußeren Seite der Tragflächen auffallende farbige Bemalungen trugen.

HIERDURCH laden wir alle Leser dieser Nummer, die noch nicht Abonnenten der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« sind, höflichst ein, wenn ihnen unser Blatt gefällt, dasselbe zu pränumerieren.

DAS GORDON-BENNETT-FLIEGEN.

Am 27., 28. und 29. September findet in Reims das Gordon-Bennett-Meeting der Flugzeuge statt.

Der erste Tag ist den französischen Ausschneiderrennen gewidmet. Trotz der Krise im Aéro-Club de France gibt es dafür zahlreiche Konkurrenten. Es sind angemeldet: zwei Borel-Eindecker (Flieger Daucourt und Chemet), ein Breguet-Doppeldecker (Bregi), drei Deperdussin-Eindecker (Prévost, Gilbert und Rost), ein Nieuport-Eindecker (Espanet) und ein Ponnier-Eindecker (Emile Védines). Für die am 28. September stattfindenden diversen Konkurrenzen liegen folgende Meldungen vor: ein Borel (Daucourt), zwei Breguet (Bregi und Moineau), drei Candron-Doppeldecker (Marcon, René und Gaston Caudron), sechs Deperdussin (Prévost, Rost, Lemoine, Cavillier, Parlement und Crombes), zwei Goupy, vier Moineau-Sanlinier-Eindecker, zwei Nieuport und zwei Ponnier. Das Meeting ist somit nicht nur gerettet, sondern sogar recht gut bestritten.

In dem auf den 29. September angesetzten Gordon-Bennett-Wettfliegen sind außer Frankreich noch fünf Nationen vertreten: Amerika, Belgien, Deutschland, England und Italien. Von Amerika befürchtet man, daß es sich infolge von Differenzen fernhalten würde; dies trifft indes nicht zu. Zum Vertreter Amerikas wurde C. T. Weymann bestimmt. Das Gordon-Bennett-Fliegen führt über eine Distanz von 200 km, auf einer Rundstrecke von 10 km Längen (20 Runden). Zwischenlandungen sind gestattet, ein Wechsel des Apparates hingegen ist verboten. Sieger des Wettbewerbes ist jener Flieger, der innerhalb der kürzesten Zeit die ganze Strecke durchfliegen konnte. Eine Minimalfristzeit wird nicht verlangt. Für den Start wird ein Zeitraum von sieben Stunden festgesetzt, innerhalb welchem die Konkurrenz die Startlinie überfliegen haben müssen.

LUFTFLOTTENAKTION IN ÖSTERREICH.

Im Verlaufe des Sommers wurden so ziemlich in allen größeren Badeorten und Sommerfrischen Österreichs »Luftflottentage« abgehalten. Die Mitglieder des großen Damenkomitees haben unter Mitwirkung der lokalen Behörden und Vereine eine eifrige Tätigkeit entfaltet.

In Oberösterreich hat sich ein Landeskomitee unter dem Präsidium des Statthalters Freiherrn von Handel konstituiert, um, ebenso wie dies in den andern Kronländern der Fall ist, die Sammlungs- und Werbetätigkeit im Detail zu organisieren. Erzherzog Josef Ferdinand hat sich an die Spitze des Komitees gestellt und einen Aufruf erlassen, in dem auf die im Zuge befindliche Aktion hingewiesen und die Bevölkerung zur Beteiligung angefordert wird. Allerorten wurden Lokalkomitees ins Leben gerufen, deren Mitglieder von Haus zu Haus die Sammlungen durchführen. Nahezu alle Gemeinden Oberösterreichs haben Beträge gewidmet, und die Spendergebnisse verzeichnen neben ganz bedeutenden Summen auch aller kleinste Beträge, Spenden von zehn Hellern armer Kleinhändler und Arbeiter. In vielen Orten stellte sich auch die Geistlichkeit in die Dienst der Luftflottenaktion und veranstaltete Sammlungen in den einzelnen Pfarrgemeinden.

Die Aktion soll nunmehr in Wien und den Hauptstädten der verschiedenen Kronländer fortgesetzt werden. Das Wiener Zentralkomitee plant für die kommende Saison mannigfache Veranstaltungen.

Finanzbezirksdirektor Freiherr von Posanzer hat verfügt, daß die »Luftflottenkarte« auch von allen Tabaktrafiken geführt werden dürfe und um den Preis von 10 h verkauft werde.

DEUTSCHE BALLONFÜHRERINNEN.



KLARA GREVEN.

(Siehe den Artikel »Die deutsche Frau im Ballone« in Nr. 10 und 11 der »Wiener Luftschiffer-Zeitung«.)

TODESOPFER.

In Melun unternahm am 2. September der französische Aviatiker Louis Olivier, der während des ersten Balkankrieges als Flieger im Dienste der bulgarischen Armee gestanden war, in Begleitung des Versteigerungsbeamten Desvaux de Byf auf einem mit elektrischen Glühlampen bunterleuchteten Zweidecker einen Flug über die Stadt. Während des Abstieges, nächst dem großen Signalfeuer des Flugparks, überschlug sich der Apparat und stürzte aus 50 m Höhe ab. Der Zweidecker ging vollständig in Trümmer. Beide Insassen erlitten furchtbare Verletzungen, der Fahrgast Desvaux, dessen Gattin dem Unfälle beiwohnte, starb nach kurzer Zeit. Der Zustand Oliviers ist besorgniserregend.

In Straßburg stürzte am gleichen Tage der Fliegerunteroffizier Kahl von der dortigen Fliegerstation bei einem Probeflug aus etwa 30 m Höhe ab. Das Flugzeug ging in Trümmer und geriet in Brand. Kahl trug schwere Brandwunden davon, an denen er tags darauf starb.

Am 4. September stürzten auf dem Haidauer Flugfelde bei Brieg die beiden deutschen Fliegeroffiziere Leutnant von Eckenbrecher und Leutnant Prins bei einem Probeflug mit einer Rumpler-Taube ab, an der eine Neuerung angebracht war. Vormittags gegen 10 Uhr waren die beiden Offiziere auf dem Heidauer Exerzierplatz aufgestiegen. Sie befanden sich in einer Höhe von etwa hundert Meter, als beim Nehmen einer Kurve plötzlich die linke Tragfläche des Apparats brach. Die Rumpler-Taube überschlug sich und sauste mit den Offizieren im jähen Absturz zu Boden. Mehrere Ärzte und Sanitätssoldaten fuhren sofort im Automobil zur Unfallstelle. Sie kamen aber zu spät. Nur mit großer Mühe konnten die beiden Offiziere unter dem völlig zertrümmerten Apparat hervorgezogen werden. Sie waren bereits tot. Direktor Rumpler von den Rumpler-Werken in Berlin-Johannisthal begab sich sofort nach Brieg, um an Ort und Stelle die Gründe des Zusammenbruches der Maschine zu untersuchen. Die neue

Konstruktion der Rumpfer-Taube bestand in einer größeren Beweglichkeit der Tragfläche. Die linke Tragfläche hakte sich nun beim Fluge aus, so daß sich die Taube überschlagen mußte.

Am 5. September unternahm der amerikanische Offiziersflieger Leutnant Lowe auf dem Flugfeld von San Diego in Kalifornien mit einem Zweidecker Flüge. Der Pilot schickte sich in 600 m Höhe zum Niedergehen an, als man plötzlich von dem Flugzeug Rauch aufsteigen sah. Im nächsten Augenblick stürzte der Zweidecker wie ein Stein zu Boden. Der Körper des Fliegers wurde auf furchtbarste zerschmettert.

Der Flieger Seng von den Aristoplanwerken in Waase, flog von dort am 7. September nach Gelsenkirchen. Tags darauf stieg er dort wieder an, in der Absicht, nach Viersen zu gelangen. Er flog jedoch nach Grevenbroich und stürzte dort bei einer Kurve so unglücklich ab, daß er sofort getötet wurde. Am 6. September 1911, also vor fast genau zwei Jahren, war Seng bei einem Flugversuche auf dem Forchheimer Exerzierplatze im Beisein seines Vaters aus einer Höhe von 100 m abgestürzt und hatte sich eine schwere Schädelverletzung zugezogen.

Am 9. September stürzte in Sebastopol der russische Offizier Draschnin mit einem Nieuport-Eindecker ab und blieb tot liegen.

Am gleichen Tage erschlug sich auf dem Flugfelde von Bron in der Nähe von Lyon der Offiziersflieger Chaumienne, der dem Fliegerkurs Ambérieu zugeteilt war; er stürzte aus beträchtlicher Höhe ab und war sogleich tot.

Ebenfalls am 9. September fand Dr. Oskar Ringe in Johannisthal den Tod. Man berichtet darüber: Auf dem Flugplatz Johannisthal stieg heute früh bei schönem, aber etwas kaltem Wetter der Pilot Dr. Oskar Ringe mit einem Eindecker zu einem Dauerflug auf, um sich um den Preis der nationalen Flugspende zu bewerben. Der Apparat zog ruhig seine Kreise in einer durchschnittlichen Höhe von 450 bis 500 m, als man nach zwei Stunden plötzlich sah, wie sich der Apparat vorn herüberbeugte und senkrecht zur Erde stürzte. Rettungsmannschaft war sofort zur Stelle, fand aber Dr. Ringe bereits tot auf. An dem Apparat war alles intact, so daß von einem Bruch in der Luft nicht die Rede sein kann. Man ist vielmehr der Ansicht, daß der etwas schwächliche Dr. Ringe durch einen Schlaganfall oder wenigstens durch ein Unwohlsein in der Luft die Herrschaft über die Maschine verloren habe. Man glaubt dies auf die in dieser Höhe herrschende Kälte zurückführen zu können, und dies umso mehr, da der Pilot nur sehr leicht gekleidet und ohnehin herzleidend war. Es mehren sich also die Fälle, in denen man die Schuld an der Katastrophe auf die Konstitution des Fliegers schiebt, statt sie ohne alle Beschönigung dort sehen zu wollen, wo sie in der Tat liegt: in der Unsicherheit und Unzuverlässigkeit der Flugapparate!

Am nächsten Tage — einem rechten Unglückstag der Luftschiffahrt — fanden auch fünfzehn Insassen des deutschen Marineluftschiffes »L. I.« den Tod. Über die Katastrophe wird an besonderer Stelle berichtet.

Am 10. September wurden bei einem Unfall des Zeppelin-Ballons »Z. V.« bei Leipzig zwei Soldaten getötet. Auch über dieses Ereignis findet man Näheres an besonderer Stelle.

Der Fliegerschüler Avianus stürzte am 11. September bei einem Fluge von Krasnoj Selo nach Petersburg ab und erlag nach einer Stunde seinen Verletzungen.

Ein furchtbares Unglück ereignete sich am 11. September früh auf dem Manövergelände des 16. deutschen Armeekorps im Hundsriickgebiete. Bei dem Orte Bächenbeuren wollte Leutnant Schneider mit Oberleutnant von Teubner auf einen Doppeldecker aufsteigen. Der Apparat konnte sich wegen eines Motordefektes nicht genügend erheben und sankte in geringer Höhe ins Publikum. Von den Propellerflügeln wurden vier Personen getötet und zwei lebensgefährlich verletzt. Insgesamt wurden 15 Personen durch den Unfall in Mitleidenschaft gezogen. Die beiden Fliegeroffiziere blieben unverletzt.

ENCYCLOPÉDIE DE L'AVIATION

REVUE MENSUELLE
DES PUBLICATIONS
AÉRONAUTIQUES

✓ Véritable dictionnaire des sciences aéronautiques, cette publication est rigoureusement tenue à jour par un comité d'ingénieurs. Grâce à sa classification alphabétique, on y trouve instantanément la source de tous renseignements, documents, explications, descriptions, méthodes de calcul. ✓

== ABONNEMENT D'UN AN ==
FRANCE : 6 Francs ÉTRANGER : 7 Francs
== Numéro Spécimen franco : 60 centimes ==

LIBRAIRIE AÉRONAUTIQUE
32, rue Madame, Paris

„La Navigazione Aerea“ Italienische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. Luigi Mina
vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag
E. Voghera, Via Po 3, Rom.

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angegliederten Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen
Konstruktionschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Hefen von 24 bis 32 Seiten mit technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen — Kugelballons, Lenkballons und Aeroplane — Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luftschiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:

ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ 13 „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

Er erscheint einmal im Monat.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AERO-KLUB.

(Offizielle Mitteilungen.)

Der Fahrtenauschuß des k. k. Österreichischen Aero-Klubs hat in seiner Sitzung vom 29. August beschlossen, am 28. September eine Fuchsfahrt zu veranstalten, bei der auch am den vom Erzhersog Josef Ferdinand gestifteten Fuchsballonpreis gestartet werden soll. Am 12. Oktober soll eine Ballonfahrt mit Automobilverfolgung im Elavenern mit dem k. k. Österreichischen Automobil-Klub stattfinden.

Ausschreibung

für die Freiballonwettfahrt, veranstaltet vom k. k. Österreichischen Aero-Klub, offen für Führer des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes und des Ungarischen Aero-Klubs.

Sonntag den 28. September 1918

vom Füllplatze des k. k. Österreichischen Aero-Klubs beim städtischen Gaswerk in Leopoldau.

Reglement.

1. Art des Wettbewerbes: Fuchsfahrt.
2. Die Wettfahrt findet nach den Bestimmungen der F. A. I. statt.
3. Spezielle Vorschriften werden bei der Führerversammlung vor dem Start bekanntgegeben werden. Die Abfahrt des Fuchsbalons findet am 28. September, circa 10 Uhr vormittags, statt. Der Fuchsballon und dessen Führer werden später bekanntgegeben. Seine Fahrdauer ist eine beschränkte und wird eine halbe Stunde vor dem Start bekanntgegeben. Die übrigen Ballons folgen in der durch das Los bestimmten Reihenfolge nach Anordnung des Starters in Intervallen von höchstens je zwei Minuten. Auslösung um 9 Uhr vormittags in Anwesenheit der Führer. Der Fuchsballon wird durch eine große weiße Fahne und durch ein weißes Band um den Äquator gekennzeichnet. Die Anzahl der Mitfahrenden ist dem nennenden Verein, eventuell dem Führer überlassen.
4. Zugelassen sind alle Kategorien von Kugelballons.
5. Die Preise bestehen in Ehrenpreisen, und zwar werden halb so viele Preise vergeben, als Ballons starten; überdies erhält jeder Teilnehmer an der Fahrt sowie jedes verfolgende Automobil eine Erinnerungsmedaille. Der Fuchsballon erhält unter gewissen, vor dem Start bekanntzugebenden Bedingungen einen Spezialpreis.
6. Die Anzahl der startenden Ballons ist nach oben nicht beschränkt. Sollten, abgesehen vom Fuchsballon, weniger als drei Nennungen abgegeben werden, so unterbleibt die Wettfahrt.
7. Die Veranstaltung ist offen für Führer von Vereinen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes oder des Ungarischen Aero-Klubs. Die Führer müssen im Besitze des Kugelballonführer-Diploms der F. A. I. sein.
8. Das Nenngeld beträgt 50 K.; startende Ballons erhalten das halbe Nenngeld rückvergütet; als Reuegeld gilt der volle Betrag des Nenngeldes.
9. Die Nennungen sind durch die Vereine an das Sekretariat des k. k. Österreichischen Aero-Klubs, Wien, I. Tuchlauben 8, zu richten und haben daselbst bei

gleichzeitiger Einsendung des Nenngeldes unter Angabe des Ballons und des Führers bis spätestens 20. September einzutreffen. Nachnennungen bis 26. September, 12 Uhr mittags, mit doppeltem Nenngeld. Die Nennungen können vom 1. September an abgegeben werden.

10. Das Füllgas ist Leuchtgas aus dem Behälter des städtischen Gaswerkes in Leopoldau bei Wien. Die Fahrpreise für die Ballons werden normal nach den bestehenden Preissätzen des Klubs berechnet; die Hilfsmannschaft stellt der Klub kostenlos zur Verfügung; die Kosten für den Transport des Materials vom Klubplatz im Prater zur Füllstelle trägt der Klub. Die Ballons haben mit geklebter Reißbahn bis spätestens Donnerstag den 26. September mittags auf dem Klubplatze des k. k. Österreichischen Aero-Klubs im Prater einzutreffen. Die Übernahme und Deposition derselben daselbst erfolgt durch die Delegierten des Fahrtenauschusses. Die Sendung ist bei Aufgabe der Fracht an die nachstehende Adresse abzufertigen: Aero-Klub, Wien, II. k. k. Prater, Nordportalstraße 156. Als Personengepäck eintreffende Ballons werden bei rechtzeitiger Verständigung des Sekretariats gegen Vergütung der Transportkosten durch den Klubdienst übernommen und zum Klubplatze geschafft. Der Aufgabschein ist rechtzeitig an das Sekretariat einzusenden oder beim Eintreffen zu übergeben. Dem kompletten Ballon ist für die Füllung beizuschließen: eine Ballonplanke und die für die Füllung notwendigen Sandsäcke, ein 30 m langer Füllschlauch samt Füllstutzen. Um Verwechselungen vorzubeugen, ist das gesamte Material entsprechend zu zeichnen und im Korbe ein Inventar zu hinterlegen. Die Kosten für den Transport des Materials zum Klubplatz und für den Rücktransport des auf dem Aufstiegsorte zurückbleibenden Materials trägt der Nennende. Den Abtransport veranlaßt über Aussehen der Fahrtenauschau. Die Indienststellung und Füllung der Ballons haben die Führer derselben persönlich zu überwachen und sie haben sich zu diesem Befehle um 8 Uhr früh auf dem Füllplatze einzufinden. Mit dem Beginn der Füllung der einzelnen Ballons wird nicht vorgegangen, wenn deren Führer nicht anwesend sind. Eine Verschiebung des Startes infolge verspäteter Fertigstellung von Ballons, deren Führer zur Füllung nicht rechtzeitig erscheinen, kann nicht stattfinden. In diesem Falle verliert der betreffende Ballon das Startrecht; daß Nenngeld verfällt. Die Bewilligung zum Beginne der Füllung erteilt rechtzeitig die Sportkommission.

11. Die startenden Ballons haben den Wimpel ihres Vereines, womöglich auch jenen des Führers zu führen. Für die notwendigen Karten und Instrumente hat der Führer selbst zu sorgen.

12. Im Falle ungünstiger Witterung kann die Wettfahrt verschoben werden. Die diesbezügliche Entscheidung trifft die Sportkommission.

13. Sportkommission, Preisrichter und Starter werden aus den ständigen Sportkommissären des Aero-Klubs zusammengesetzt, eventuell durch Zuwahl ergänzt; die Bekanntmachung der Mitglieder erfolgt zu einem späteren Termin.

NOTIZEN.

NACH KALISCH in Rußland ist am 31. August der am 27. in Paris aufgestiegene Aviatiker Jeausen gelangt.

BAUTZEN ist ein neuer deutscher Flugstützpunkt. Seine Eröffnung wird durch Flugveranstaltungen gefeiert, die vom 17. bis zum 21. September dauern.

VOM NJEGUS nach Cetinje flog Widmar am 4. September. Der Flug dauerte eine Viertelstunde. Bevor Widmar landete, umkreiste er Cetinje viermal.

EINEN WÄRMEAPPARAT für Flugmaschinenmotoren hat der schwedische Aviatiker Kapitän Sund-

stedt konstruiert, der Winterflüge in größerem Stile als bisher ermöglichen soll.

EINEN SCHWINGENFLIEGER stellt Leutnant Bilharaky in Verbindung mit Karl Illner her. Die Ausführung übernimmt, wie verlautet, kostenlos die Motorluftfahrzeug-Gesellschaft.

ADOLF WARCHALOWSKI, der wohlbekannte österreichische Aviatiker und k. k. Feldpilot, hat sich mit Fräulein Wilhelmine Roth, der Tochter des Architekten und Stadtbaumeisters Leopold Roth, vermählt.

EIN WETTFAHREN (auf der Erde) mit »Aviettes« fand am 31. August auf der Praterseerparkbahn in Paris statt. Bernard siegte in zwei verschiedenen Konkurrenzen.

Er legte bei einer derselben 100 m in 8 1/2 Sekunden zurück.

EIN VIERMALIGES ÜBERSCHLAGEN in der Luft ist am 9. September dem englischen Flieger Kent bei Hendon passiert. Glücklicherweise kam die Maschine wieder in die normale Lage, so daß Kent unverseht landen konnte.

DREI BRÜDER BANFIELD sind jetzt Militärpiloten. Oberleutnant Karl Banfield ist seit 1911 militärischer Flugzeugführer, Fregattenleutnant Gottfried Banfield seit 1912, und Oberleutnant Ferdinand Banfield hat am 5. September in Fischemend seine Pilotenprüfung abgelegt.

PÉGOUUD, jener Blériot-Pilot, der vor kurzem durch seine Fallchirmexperimente, denn durch selbe gewagten Flüge mit umgekehrtem Apparat von sich reden machte, soll, wie man meldet, Schlußflüge in Wien und Budapest planen. Man erwartet ihn für Oktober. Der Budapest Schauluft wurde bereits auf den 12. Oktober anberaumt.

IN BRAND geriet am 1. September ein Flugzeug in Reims. Der Schiffslieutenant Lefranc unternahm mit der Frau des Leutnants Lefèvre als Passagier auf einem Biplan Flüge. Im Moment der Landung wurde der Apparat umgeworfen, wobei sich das Benzinereservoir entzündete. Lefranc und Frau Lefèvre erlitten schwere Brandwunden.

BEI BRÜSSEL verunglückte am 1. September ein bei Armeemannövern verwendetes Flugzeug. Die Leutnants Wahls und Wegemann kreisten, um die gegnerische Stellung zu erkunden, oberhalb von Warnant in 450 m Höhe. Der Apparat stürzte und überschlug sich. Die beiden Offiziere erlitten dank ihrer Schutzhelme nur eine starke Erschütterung und konnten zu Pferd das Generalquartier erreichen.

KINEMATOGRAPHISCHE AUFNAHMEN vom Ballon aus wurden am 8. September bei einer Alpenfahrt gemacht. Von Innsbruck aus fuhr der Freiballon »Graf Zeppelin« unter Führung des Professors Liefmann aus ~~Frankfurt~~ ~~in neun Stunden über das Karwendelgebirge~~ und landete glatt in Pönsberg in Baiern. Bei dieser Gelegenheit benutzte ein Passagier die ganze Fahrt auf den Film.

EINE BEWEGTE LANDUNG hatte am 8. September ein abends in Fischemend mit dem Oberleutnants Adrario und Bachner aufgestiegener Freiballon. Ein Gewitter veranlaßte die Luftschiffer zu einer raschen Landung. Der Ballon geriet bei Mistelbach in einen Friedhof und die Gondel wurde heftig an die Grabsteine geschleudert. Die Insassen kamen mit einigen Heubaltschürfungen davon.

QUER DURCH DIE SAHARA will der französische Militäraviator Cheitain auf einem Doppeldecker von sehr großer Tragfähigkeit fliegen. Cheitain hat schon so manche schönen Fluge am Südrand der algerischen Sahara ausgeführt. Der geplante große Flug soll von Blakra über Wargla—In—Salah—Timbuktu—Kayes nach Dakar in Französisch-Senegambien führen, eine Strecke von ungefähr 4000 km.

EINEN WELTREKORD im Flug mit drei Passagieren schuf am 4. September Ingenieur Geell in Mansell am Bodensee. Er startete um 3 Uhr 33 Minuten nachmittags auf einem Wasserflugzeug und flog bis 6 Uhr 14 Minuten 14 Sekunden. Die Flugzeit 3:11:14 übertrifft reichlich jene des Italerers Cevasco (2 Stunden 45 Minuten) vom 2. August.

DAS LUFTSCHIFF »Z. I.« hatte am 8. September einen Unfall. Graf Zeppelin führte selbst das zu den Armeemannövern teilnehmende Schiff. Bei der Landung stieß das Luftschiff in Ligulitz dermaßen scharf auf den Boden auf, daß mehrere Sitzebrüche und ein unter den Luftkreuzer gereiteter Mann schwere Quetschungen erlitt und ins Lazarett übergeführt werden mußte. Graf Zeppelin blieb unverseht.

ÜBER WIEN kreiste am 8. September vormittags Karl Illner mit dem Flugschüler Kontschel als Passagier. Er kam von Aspern, wo er um 7 1/2 Uhr aufstieg. Nach einigen Runden über dem Flugfeld nahm er Kurs gegen Wien, überflog den Stephansdom und stattete auch der Hofburg einen Besuch ab, über welcher er mit einer schwarzgelben Fahne grüßend winkte. Darnach steuerte er wieder gegen Aspern, wo er um 10 Uhr landete.

SANTOS-DUMONT, der erste fliegende Mann des Kontinents nach Ader, war seit Jahren nicht mehr in einer Flugmaschine gewesen, als er kürzlich mit Audemers einen Flug von Paris nach Deauville als Passagier machte. Er fühlte seine Passion von neuem wieder regt werden und faßte den Entschluß, wieder zu fliegen. Die Lenkung der modernen Apparate muß er erst lernen glaubt aber, in wenigen Wochen darin selbstest zu sein.

CONSTANTIN BARON ECONOMO, der Präsident des k. k. Österreichischen Aero-Klubs, ist für seine Verdienste um das Flugwesen in Österreich von Seiner Majestät dem Kaiser mit dem Orden der Eisernen Krone dritter Klasse ausgezeichnet worden. Ferner hat der Kaiser dem Vizepräsidenten Alexander Cassinone, Direktor der Österreichischen Maschinenbau-Aktiengesellschaft Koerting, das Ritterkreuz des Franz-Josef-Ordens verliehen.

IN HENDON stieg am 30. August abends der französische Pilot Debussy mit zwei Passagieren auf einem Doppeldecker auf. Gerade als er sich über den Kirchhof von Bray befand, setzte der Motor aus. Debussy versuchte aus 300 m Höhe im Gleitflug niederzugehen, aber der Apparat überschlug sich und die beiden Passagiere wurden herausgeschleudert. Debussy selbst wurde unter den Trümmern des Apparates begraben. Alle drei sind lebensgefährlich verletzt.

IN KORNEUBURG beteiligten sich am 30. August zum ersten Male Offizierspiloten an den kriegsmäßigen Übungen des Eisenbahneingetrans. Vom Fischemender Luftschifferpark flogen der Pilot Oberleutnant Banfield und die beiden Oberleutnants Oswald und Wenzel zweimal über das Übungsgelände, das Eisenbahneingetrans nicht Korneuburg in 2400 m Höhe und machten ihre militärischen Beobachtungen. Auf ihren schuß durchgeführten Flügen passierten sie wiederholt Wien.

DER LUFTKREUZER »Z. II« des deutschen Heeres kam am 8. September bei Köln in große Gefahr. Als er von einer Fahrt zurückkehrte, verlor der Führer im Nebel die Orientierung, das Schiff steuerte direkt auf das Dach der Ballonhalle zu und eine Kollision schien fast unvermeidlich. Durch Warnungssignale wurde der Führer im letzten Moment noch aufmerksam gemacht und es gelang ihm, ein schweres Unglück zu verhüten. Das Luftschiff streifte nur mit einer Gondel das Dach. Die Gondel wurde dabei beschädigt.

OSKAR BIDER, der bekannte und vortreffliche Schweizer Flieger, welcher zu den Manövern der zweiten Schweizer Division teilnahm, erlitt am 10. September einen schweren Unfall. Er verlor bei einem Flug im Nebel die Orientierung und als er landen mußte, stieß er gegen einige Pfähle; das Flugzeug stürzte um und begrub den Flieger unter sich. Bider erlitt schwere Kopfverletzungen, so daß er nach Bern auf eine Klinik geschafft werden mußte, wo die Ärzte seinen Zustand für nicht unbedenklich erklärten. Sein Begleiter, ein Rittmeister, hat sich leichtere Verletzungen zugezogen.

GENERALMAJOR TERTAIN, der Kommandant der Verkehrstruppenbrigade, inspizierte am 8. September die Fischemender Luftschifferaufstellung. Bei dieser Gelegenheit wurde u. a. der neue und stärkste Loher-Pfeilflieger (120 H. P.) vorgeführt. Pilot Korporal Varga stieg mit dem Apparat auf, beschrieb mehrere Runden über Fischemend, steuerte dann gegen Schwachat und zurück auf das Flugfeld, wo er glatt landete. In dem Loherballon »Parasol« machte GM. Tertain eine Fahrt mit. Hauptmann Hauswirth führte den Ballon. Die Fahrt ging über Schwachat, Ebergassing nach Stitzeneßel und nach Fischemend zurück.

BEI HAMBURG ereignete sich am 29. August ein schwerer Unfall. Der Flieger Referendar Caspar, der auf dem Flugplatz Fuhlsbüttel um 1/10 Uhr vormittags mit dem Passagier Kauer einen Aufstieg mit einer Gotha-Taube unternahm, erlitt kurz nach dem Aufsteigen einen Motorendefekt und versuchte eine Notlandung. Dabei geriet die Maschine in Telephonhöhe, der Apparat wurde auf den Kopf gestellt und beide Insassen fielen heraus. Caspar erlitt eine Kopfverletzung, sein Passagier blieb mit inneren Verletzungen und einem doppelten Oberschenkelbruch bewußtlos liegen. Der Apparat zerschellte auf der Landstraße.

ZU DEN MANÖVERN in Südböhmen gingen am 10. September die Flugparks Nr. 14 und 15 von Aspern nach Tabor ab. Jeder Flugpark verfügt über sechs Apparate. Park Nr. 14 steht unter dem Kommando des Oberleutnants Baar, Nr. 15 unter dem Kommando des Oberleutnants Smilka. Jedem Flugpark ist nebst dem Transportwagen ein Kamerawagen zugeteilt, damit man an Ort und Stelle die Platten der von den als Beobachter mitfliegenden Offizieren gemachten Aufnahmen sofort entwickeln kann. Von Fischmende sind nach Tabor der Flugpark Nr. 1 (Kommandant Oberleutnant von Blaschke), von Wiener-Neustadt Flugpark Nr. 2 abgegangen.

IN BRUCK A. D. LEITHA wurde kürzlich bei den Schießübungen der 5. Artilleriebrigade unter dem Kommando des Generalmajors Streuer Schießbeobachtungen von Aéroplänen aus vorgenommen. An den Übungen, die in der Gegend von Bruck an der Leitha bis gegen den Neudieser See und bis gegen Zarnay abgehalten wurden, nahm Feldpilote Oberleutnant Banfield auf dem Lohner-Pfeilflieger »Bajadera« und Feldpilote: Leutnant Maudel auf dem Lohner-Pfeilflieger »Besta« teil. Die beiden Feldpiloten unternahm ihre Aufstiege mit Artillerieoffizieren als Beobachtern und absolvierten auch kriegsmäßige Höhenflüge, wobei Höhen bis 2400 m erreicht wurden.

IN JOHANNISTHAL, auf dem Berliner Flugplatz, war der Monat August den Flügen besonders günstig. 29 Tage konnten voll ausgenutzt werden und nur am 16. und 17. August beschränkten sich die Flüge auf den Vormittag. An den Aufstiegen beteiligten sich 167 Flieger mit einer Gesamtflugzeit von ungefähr 560 Stunden. Die weitaus meisten Flüge absolvierte mit 383 Stiefvater, ihm zunächst stehen Freidit mit 296, Böhm mit 253, Braumüller mit 221, Hans mit 202, von Stoephasius mit 178 etc. Die größte Gesamtdauer der Flüge erzielte mit 24:32 von Stoephasius; es folgen Stiefvater mit 23:46, Böhm mit 22:01, Stüber mit 21:32, Freidit mit 19:28 etc. Der Monat war auch reich an Überlandflügen. Nach Döberitz flogen: Döring, Stoephasius, Stiploscheck, Rupp, Laitsch, Thüna, Apell, Carganico, Kastner, Fokker, Stieffler, Böhm, Steffen, Langen, Fiedler, Cauter; nach Königsberg: Roth, Friedrich, Stieffler; nach Leipzig: Eichardt, Ladewig, Stiploscheck; nach Teltow: Stoephasius, Kanitz; auch Gotha: Stieffler II; nach Thorn: Ladewig; nach Potsdam: Sedlatzky; auch Gotha: Schüler; nach Hamburg: Schulz; nach Petersburg: Janoir; nach Warschau: Letert. — Die Feldpiloteprüfung haben bestanden die Leutnants Hailer, Wehenow, Schwandner auf Albatros; Oberleutnant Christen, die Leutnants Roesch und Schroeder auf Albatros, Bailod auf Taube, Gruener auf Harlan, die Leutnants Schreiner, Aigner auf Etlich, Leutnant Döring und Küppers auf L. V. G., Nischwitz auf Fokker, Noelle und Leutnant Gruener auf Jeanin-Taube. — Die Pilotenprüfung haben abgelegt: Marieingeleur Langer auf Taube, die Leutnants Behrens, von Heider und Schwarzenberger auf Taube, die Leutnants von Landwüst, von Pauwitz, Hartmann, von Schatteberg auf Taube, Hauptmann Haeuelt auf Taube, Küppers und Sedlatzky auf Taube, Nischwitz auf Fokker, Hammer auf Harlan, Remns auf Ago, Leutnant Zeck auf Jeanin-Taube, Rheuländer, Fränkel auf M. B.-Taube, Schulz auf Etlich-Taube, die Leutnants Haupt, Thelen, Wentzel, Mikulski, Krane auf Albatros, Professor von Mises auf Albatros, Otte auf Albatros, von Kussler auf Harlan, Gruener auf Harlan.

DIE AUSSICHTEN der wie ein Pils über Nacht aus der Erde geschossenen Flugzeugindustrie sind so schlecht wie mangelhaft. Kein einsichtiger Fachmann verschließt sich mehr dieser Erkenntnis und in der Presse sprechen eroste Stimmen wiederholt das gleiche aus. So bringt jetzt die »H. P.-Fachszeitung für Automobilismus und Flugtechnik« folgende beachtenswerten Ausführungen: »Private kaufen keine Flugmaschinen und die Kriegsverwaltungen sind mit ihren beschränkten Mitteln nicht in der Lage, den zahlreichen Fabriken, welche alle bestehen wollen, neuwertige Orders zu erteilen, so daß wir vor einem gewaltigen Krach stehen, der manchen hoffnungsvollen Werk hinwegraffen wird, wenn die Besitzer nicht rechtzeitig dafür sorgen, durch Ausnutzung ihrer Werkzeuge und Maschinen im Dienste einer anderen Fabrikation das finanzielle Gleichgewicht herzustellen. An und für sich stand die Flugzeugindustrie schon von vornherein auf einer ungesunden Basis. Wie der Fall Deperdussin beweist, haben an der Entwicklung der Flugtechnik auch Elemente teilgenommen, welche dieselbe als Spekulationsobjekt mißbrauchten und es darf uns daher nicht wundern, wenn verschiedene Betriebe ihre Tore schließen, nachdem sich die leitenden Faktoren überzeugt haben, daß der erhoffte große Gewinn denn doch nicht zu erzielen ist. Als die ersten erfolgreichen Versuche einiger besonders wagemutiger Männer die ganze Welt enthusiastisierten, war man in unzulässig optimistischer Weise der Ansicht, die Flugtechnik würde sich so wie der Automobilismus in rascher Folge zum Sport und dann zum Nutzflugzeug entwickeln. Man hoffte, daß die Erfindung des sturz sicheren Fluges nur eine Frage weniger Jahre, ja Monate sein könnte, denn man war verwöhnt und hatte gesehen, wie der Automobilismus sich innerhalb eines Jahrzehntes vom betriebsausseren Markterkasten zum eleganten Reisefahrzeug und zum betriebsfähigen Lastwagen entwickelt hatte. Man wollte nicht sehen, daß der Flugsport, als zu gefährlich, von der begüterten Klasse, die einzugig und allein für die Frage der Rentabilität der Fabriken in Betracht kam, gemieden wurde. Man verschloß sich blindlings der Erkenntnis, daß der Kreis der Interessenten zu gering ist; denn das Fliegenlernen allein kostet mehr Geld als selbst recht wohlhabende Leute für ihre Unterhaltung ausgeben können. Und außer den Barauslagen an Geld muß man ja schließlich auch sein Leben daransetzen, ein Umstand, der am meisten dazu beiträgt, die große Zahl der Sportleute dieser neuesten Erntegeschäft des menschlichen Geistes zu entfremden, so daß wir, nachdem eine Reihe von Pionieren durch den Absterben an den Lüften den Tod fanden, heute mit wenigen Ausnahmen fast nur mehr Militärfieger haben, welche eigentlich nicht als Sportleute bezeichnet werden können. In Österreich haben wir fast überhaupt keine ausübenden Aviatiker und auch Deutschland besitzt deren nur eine sehr geringe Zahl. Am ehesten kann noch Frankreich eine kleine Zahl von Sportpiloten stellen, aber auch dieses Heimatland der Aviatik sieht seine Werke immer mehr veröden, da ja begreiflicherweise die kleine Zahl von Interessenten nicht imstande ist, Dutzende von Flugzeugfabriken ausreichend zu beschäftigen. Infolgedessen sehen sich immer weitere Fabriken genötigt, der Flugtechnik zu entsagen, was gewissermaßen deshalb bedauerlich ist, weil dadurch der Fortschritt in der Flugtechnik gerade nicht gefördert wird. Denn nur durch den Wettbewerb, der, sagen wir es offen, auch materielle Vorteile zum Ziele hat, werden technische Fortschritte in entsprechender Form gefördert. Brotlose Künste sind heute niemandes Sache mehr, und nachdem der wichtigste Interessent für den Erfinder, die Industrie, an Nenerungen schon deshalb weniger Interesse hat, weil sie im vornherein weiß, daß dieselben keinen klingenden Nutzen abwerfen werden, wird sie sich auch hüten, größere Beträge selbst für wertvolle Konstruktionen auszuwerfen. Das ist der Hauptgrund, warum wir heute auch weniger rasch vorwärts kommen als ehemals, und es wird so lange so bleiben, bis einem oder dem anderen Konstrukteur der große Wurf gelingt und eine sturz sichere Flugmaschine vorhanden ist. Unserer Ansicht nach wird dies wohl erst der Fall sein, bis wir gelernt haben, die Schwerkraft zu überwinden. Hoffen wir, daß wenigstens

interimistische Konstruktionen aufstachen, die wenigstens eine relative Sturzschärfe gewähren.

VOM FLUGFELDE IN WIENER-NEUSTADT
wird uns berichtet: Im abgelaufenen Monate war die erste Hälfte reich an Niederschlägen und Winden. Am 6. August früh wurde die größte Niederschlagsmenge mit 29,2 mm gemessen. Die Windrichtung war gleich wie im Vormonate meist eine südliche; es wurde 30mal Nordwest und 11mal Nordwind vom Windseiger abgelesen. Die Temperatur war im Anfange des Monats ziemlich kühl: es betrug das Minimum 13 Grad am 15. August abends; in der zweiten Hälfte stieg das Thermometer und erreichte ein Maximum von 26,4 Grad am 30. August mittags. — Geflogen wurde an 14 Tagen sowohl vor- als auch nachmittags, an sechs Tagen nur vormittags und an zwei Tagen bloß nachmittags; die dabei erreichte Flugzeit betrug zusammen 70½ Stunden. Flugleistungen: Oberleutnant (Feldpilot) B. Schouovskij unternahm am 6. August um 6 Uhr abends mit einem Marineoffizier einen Überanflug auf einem Lohner-Daimler-Doppeldecker-Pfeilflieger in 300 m Höhe nach Aspern. Am 8. August vollführte er abermals mit einem Offizier einen Flug gegen Wiener-Neustadt, Vöslau, Baden und retour und landete um 6 Uhr 40 abends aus einer Höhe von 1100 m glatt auf dem hiesigen Felde. Desgleichen unternahm Oberleutnant (Feldpilot) F. Holzeck einen Flug in der Richtung Wiener-Neustadt, Katschdorf, Ebenfaith, Vöslau, Baden und retour und landete aus einer Höhe von 1400 m glatt auf dem Felde. Von Fischamend kam am 13. August um 5 Uhr 50 nachmittags Oberleutnant (Feldpilot) Banfield mit Oberleutnant Kosanowitsch in 1500 m Höhe mit einem Lohner-Daimler-Doppeldecker-Pfeilflieger auf das hiesige Feld und landete in schönen Spiralschleifen. (Flugzeit 20 Minuten.) Am 20. August flog Oberleutnant (Feldpilot) B. Schouovskij mit Chauffeur-Vormeister J. Thoma auf einem Lohner-Daimler-Doppeldecker-Pfeilflieger 90 H.P. »Kriegsapparat« um 6 Uhr 13 nach Budapest ab und landete dort glatt. Mit dem Apparate wurde in Budapest Passagierflüge unternommen. Leutnant (Feldpilot) H. Mandl kam am 23. August nachmittags mit Oberleutnant N. Wagner von Florheim auf einem Lohner-Hyro-Doppeldecker-Pfeilflieger »Gebirgsapparat« aus Fischamend in einer Höhe von 3500 m und landete nach einer Flugzeit von 90 Minuten glatt auf dem hiesigen Felde. Um 6 Uhr 30 abends unternahmen genannte Herren auf einem Lohner-Daimler-Doppeldecker-Pfeilflieger einen Flug nach Neunkirchen in 1800 m Höhe und landeten, von dort kommend, glatt auf dem Felde. Am 24. August früh flog Leutnant (Feldpilot) H. Mandl mit Oberleutnant N. Wagner von Florheim auf dem »Gebirgsapparat« Hyronimus-Motor-85 H.P. Doppeldecker-Pfeilflieger (Steiggeschwindigkeit: 100 m pro Minute) an dem Flügel Wiener-Neustadt—Görs—Wiener-Neustadt ab; nachmittags traf aus Graz die telefonische Verständigung ein, daß er dort um 10 Uhr 8 bei der ersten Zwischenlandung glatt gelandet sei; Leutnant Mandl flog dann über Marburg, Gilling nach Laibach, selbst die zweite Zwischenlandung glatt erfolgte. — Erkundungsflüge von Fischamend wurden ausgeführt: Am 26. August flog Oberleutnant (Feldpilot) Banfield mit Leutnant Venzl als Beobachter auf einem Doppeldecker-Pfeilflieger zur Beobachtung der Übungen des Eisenbahnregiments über Aspern, Bismberg, Kornersberg, Stockeran, Greifenstein und zurück nach Fischamend; er stieg um 6 Uhr 15 früh ab und landete um 7 Uhr 15 aus einer Höhe von 2400 m. Am 28. August flog zur selben Rekognoszierung als Beobachter Oberleutnant Oswald mit der Flng ging über Florisdorf, Stockeran, Eisenbahnbrücke Tulla, Kobenzl, Wien-Arsenal, Schwechat und zurück nach Fischamend. (Abflug 5 Uhr 26 nachmittags, Landung 7 Uhr 20 abends, Höhe 2400 m.) Am 29. August früh flog Oberleutnant Oswald mit dem Beobachter Leutnant von Sacher über Mödling, Baden, Weikersdorf, Wiener-Neustadt. (9 Uhr 30 Abflug, Landung 10 Uhr 15.) Unterwegs wurden Briefkasten losgelassen, die vollständig in der Ausgangsstation eintrafen. Von Wiener-Neustadt wurde am 5 Uhr 13 nach Fischamend zurückgefliegen. Die letztgenannten drei Flüge

wurden mit dem Flugzeug »Beydare, einem Lohner-Daimler-Doppeldecker-Pfeilflieger, ausgeführt. Oberleutnant (Feldpilot) B. Schouovskij unternahm am 29. August abends mit Linienchiffleutnant Mikolietz auf einem Lohner-Daimler-Doppeldecker-Pfeilflieger einen Überanflug nach Vöslau, Baden und landete, von Baden kommend, aus einer Höhe von 1700 m glatt um 7 Uhr abends auf dem hiesigen Felde. — Folgende Offiziere legten im verflossenen Monate die Pilotenprüfung ab: Linienchiffleutnant Hugo von Wiktorin am 6., Freigatteenleutnant Libano am 6., Freigatteenleutnant Prebada am 8., Freigatteenleutnant Fiala Edler von Feurbrugg am 9., Freigatteenleutnant A. Kalndi am 9., Freigatteenleutnant Fontaine von Felsenbrunn am 11., Freigatteenleutnant Maglic am 11., Freigatteenleutnant Cerri am 11., Oberleutnant Sternischer am 25. August. Somit haben auch diesmal sämtliche Herren des Kurses von 1. Juli 1913 die Pilotenprüfung abgelegt. Die unfallsfreie Durchführung der Ausbildung des Kurses ist den teilsenden Offizieren auszusprechen und verdient Anerkennung. — Am 12. August abends kam unter Führung der Herrn Oberleutnants Artur Spiehs die Zöglinge der Infanteriekadettenschule aus Hermannstadt. Sie wurden von Leutnant (Feldpiloten) Mandl empfangen. Es konnten nur zwei Flugapparate demonstriert werden, da wegen Gewitter Flüge ausgeschlossen waren. — Zur Inspektion der k. u. k. Luftschifferabteilung (Flugpark 2) traf am 27. August nachmittags der Brigadier Generalmajor Ferta in Begleitung des Generalstabhauptmanns Schüttler und Leidl ein. Die Herren wurden von Hauptmann (Feldpiloten) und Kommandanten Müller empfangen und während ihrer Anwesenheit wurden mehrere sehr schöne Flüge ausgeführt. Hauptmann Müller stieg mit Generalstabhauptmann Schüttler auf und machte in beträchtlicher Höhe sehr schöne Spiralschleifen. Oberleutnant (Feldpilot) B. Schouovskij stieg ebenfalls mit einem Apparat auf und absolvierte einige sehr hübsche Flüge. — Sechs Flugapparate wurden von der Motorluftfahrzeug-Gesellschaft aus die hiesige Militärverwaltung übergeben. (Erich-D.)

LITERATUR.

»Die Zukunft des Menschengeschlechtes im Lichte der Wissenschaft.« Naturwissenschaftlich-philosophische Studie. Mit 12 in den Text gedruckten Abbildungen. Den Wissenden und Hoffenden gewidmet von Engen Freund. Wien und Leipzig, 1913. Verlagsanstalt »Pallas«. Ed. Beyer. Preis 3 K. — In etwas konfusen Gedankengänge verknüpft der Verfasser die Flugtechnik mit der Bestimmung des Menschen und stellt sehr gewagte Behauptungen über das Wesen des Vogelfluges auf.

BRIEFKASTEN.

A. F. in Wien. — Die Literatur über Flüge und Flugzeuge ist heute schon sehr groß. Jeder Buchhändler gibt Ihnen gerne eine Liste der empfehlenswertesten Bücher dieser Art.

»BALLONFÜHRER« in T. — Bei der Vernichtung des Lenkbalkons »Acrou« nächst Atlantic City saßen der Konstrukteur Melvin Vaniman, sein Bruder Calvin Vaniman, Ingenieur Olgar, Steuermann Bonillou und weitere vier Personen in der Gondel. Sie fanden alle den Tod. Über die Opfer des anderen Unfalles ist uns nichts Näheres bekannt.

BEZUGSPREISE

der

»WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG«:

Ganzjährig mit freier Festversendung:
für Österreich-Ungarn 14 Kronen
für Deutschland 12 Mark
für das übrige Ausland 16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Couannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques.

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

The Airship and Aeronautical Engineer

Vorzügliches, monatlich erscheinendes Fachblatt,
herausgegeben von

„The Airship Newspaper Co.“

37, Essex Street, Strand, London W. C.

Abonnement jährlich 6 Shillings.

Aeroplanstoffe

Aeroplanzugehör

Ballonstoffe

Luftballons

„SEMPERIT“

Oesterreichisch-amerikanische Gummiwerke Aktiengesellschaft, Wien XIII/3.

Niederösterreichische

Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

- | | |
|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I. Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt: | Versicherungen in ganz Ziselthbanen auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erlebens-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung); vorteilhafteste Alters-Invaliditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse; |
| II. Brandschaden-Versicherungsanstalt: | Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten; |
| III. Hagel-Versicherungsanstalt: | versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen; |
| IV. Vieh-Versicherungsanstalt: | versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer an ihrem in Niederösterreich eingestellten Rind-, beziehungsweise Pferdebestande erleiden sollten; |
| V. Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt: | Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wassereintrittsschäden-Versicherungen. |

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE“ geboten.

Sitz der Anstalten: WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, theilen ihre Adresse bekanntzugeben.

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportilberer Wien“.

Nummer 19.

Wien, 1. Oktober 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Ein Flug übers Mittelmeer! — Berlin-Paris-London.
— Furchtbare Flugzeugkatastrophe. — Sensationsflüge von Pégoud.
— Der Michelin-Pokal. — Die Katastrophe des L. 1. — Der »Z. 1«
in Gefahr. — Aurel Vialen t. — Deutsche Fernflüge. — Die
Berliner Herbstwoche. — Die Krisis des Aëro-Club de France.
— Todesopfer. — Österreichischer Luftschiffer-Verband. — E. k.
Österreichischer Aëro-Klub. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten.
— Inserate.

EIN FLUG ÜBERS MITTELMEER! GARROS FLIEGT NACH TUNIS!

Roland Garros, dieser unermüdete Freund der Kühnheiten und Erstanklichkeiten, hat jetzt seinen Leistungen eine neue hinzugefügt, die alles Frühere in Schatten stellt; eine Meerfahrt, wie es bisher keine ähnliche gegeben hat. Der unerschrockene Pilot mit dem eisernen Nerven ist am 28. September von St. Raphael bei Toulon nach Bizerta bei Tunis geflogen. Die Strecke beträgt 750 km, wovon, wenn man Korsika und Sardinien abrechnet, noch immer starke 400 km reiner Meerfahrt bleiben. Wenn man bedenkt, wie unsicher der Flug selbst mit einer erstklassigen Flugmaschine heute noch ist, muß man der Entschlossenheit des Piloten die größte Bewunderung zollen. Es muß dabei hervorgehoben werden, daß sich Garros selbst einen Rettungsdienst von Torpedobooten verbieten und seinen Aëroplan nicht mit Schwimmern versehen hat. Nichtsdestoweniger waren aus Veranlassung des Marineministers Maßnahmen zu einem Dienst von Torpedobooten getroffen worden.

Der Pilot hat den Flug trotz vielen dringenden Abmahnungen antworten. Seine Freunde, namentlich viele Luftschiffer, haben ihm sehr zugerufen, von dem gefährlichen Unternehmen, zu dem er Lust zeigte, abzusehen. Garros gab schließlich den Plan zum Schein auf, traf aber in der Stille noch die letzten Vorbereitungen dazu. Sein Vorhaben ist ihm nun aufs Glänzendste gelungen. Toulon—Tunis in sieben Stunden! Es klingt beinahe märchenhaft!

Roland Garros trat am 22. September in Toulon ein, wo sich sein Flugzeug, ein mit einem Gnome-Motor von 80 H. P. angetriebener Monoplan Morane-Saulnier, seit zwei Wochen im Marineaërodrum in Fréjus befand. Er blieb eine Stunde im Hotel Saint Raphael, machte Toilette und begab sich nach Fréjus, wo er seinen Mono-

plan untersuchte und von den meteorologischen Daten, die ihm in telegraphischen Berichten vorlagen, Kenntnis nahm. »Man hat bereits«, so sagte er einigen Freunden, »in den Zeitungen gemeldet, daß ich mein Projekt aufgegeben habe. Das ist nicht wahr. Ich werde den Versuch, das Mittelmeer zu überfliegen, unter allen Umständen wagen. Wenn nicht morgen, dann in einer Woche. Aber ich werde fliegen.«

Am 28. September suchte Garros schon um 4 Uhr früh den Flugplatz von Fréjus bei Toulon auf, um seine Abreise vorzubereiten. Als man ihn fragte, warum er seinen Morane-Saulnier-Eindecker nicht mit Schwimmern versehen habe, antwortete Garros, das sei überflüssig. Sie würden im Falle eines Sturzes ins Meer seinen Totenkampf nur verlängern. In Gegenwart einiger Offiziere stieg der kühne Flieger dann 5 Uhr 45 Minuten auf, flog in südöstlicher Richtung ab und war in 800 m Höhe bald den Blicken der Zuschauer verschwunden. Garros nahm seinen Kurs auf die Inseln Korsika und Sardinien an. Das Wetter gestaltete sich sehr günstig.

Die Leuchttürme und die Funktelegraphenstationen wurden von dem Abflug des Aviatikers verständigt; nichtsdestoweniger lief über dessen Reise bis um 1 Uhr nachmittags zu Toulon keine Nachricht ein, und da vom Meere her eine starke Brise wehte, gaben die Marineoffiziere einige Besorgnis kund. Gegen 2 Uhr endlich meldeten mehrere Telegramme aus Ajaccio, daß man den Flieger zwischen 7 und 8 Uhr tags der korsischen Küste beobachtet hätte. Ein weiteres Telegramm aus Sardinien besagte, daß ein Eindecker um 11 Uhr 35 Minuten über die Stadt Cagliari hinweggefliegen und in der Richtung gegen Tunis verschwunden war.

Endlich traf aus Bizerta (50 km von Tunis) die Nachricht ein, daß Garros am 1 Uhr 45 dort gelandet ist. Unter Berücksichtigung der Uhrendifferenz ergeben die Zeiten eine Flugdauer von genau 6 Stunden 55 Minuten und eine stündliche Durchschnittsgeschwindigkeit von 112 km, mit der Garros die 780 km seiner nicht ganz geraden Reisekarte durchflog hat.

Nach Frankreich sandte Garros von seinem Landungsort Bizerta ein Telegramm des Inhaltes:

»In Bizerta mit nur 5 l Benzin angekommen. Ich habe mit einem heftigen Winde kämpfen müssen, der eine Stunde nach meinem Start besonders unangenehm wurde. Während der ganzen Reise habe ich mich in 2500 m Höhe gehalten. Ich wollte direkt bis Tunis fliegen, ohne in Bizerta zu landen, aber ich hatte nicht genug Benzin. Sobald ich eine kleine Reparatur an meinem Motor beendet habe, werde ich nach Tunis fliegen.«

In Tunis wartete man von 11 Uhr morgens an auf die Ankunft des Fliegers. Viele Einwohner der Stadt

waren nach dem Flagfeld von Kassar Sald hinausgewandert. Garros hatte telegraphiert, Öl- und Benzinvorräte herbeizubringen, da er nach Algier weiterfliegen wolle. Um 6 Uhr abends startete der Flieger von neuem, mußte aber bei Frohille, 25 km von Tunis, landen, weil sein Benzinbehälter defekt geworden war. Nach der erforderlichen Reparatur flog Garros nach Tunis weiter.

Ministerpräsident Barthoin hat an Roland Garros eine Depesche gerichtet, in der er ihn zu dem kühnen und großartigen Unternehmen beglückwünscht, das in gleicher Weise seinen persönlichen Mut und die französische Aviatik ehre.

Roland Garros, der im Jahre 1888 geboren ist, hat im vorigen Jahre den Flug von Tunis nach Rom glücklich durchgeführt. Von Sizilien, das er nach einem glatten Flug über das Mitteländische Meer erreicht hatte, gelangte er zunächst nach Neapel und erreichte am gleichen Tage, dem 18. Dezember 1912, Rom. Eine Woche vorher hatte er in Tunis seinen Höhenweltrekord mit 5800 m geschaffen.

BERLIN—PARIS—LONDON.

London—Berlin.

Der Aviatiker Alfred Friedrich, der als erster Deutscher von Berlin nach Paris geflogen ist, hat seine Luftreise von da nach London fortgesetzt; auch diese Strecke hat vor ihm kein deutscher Flieger zurückgelegt. Ein interessantes Detail ist, daß den zweiten Teil der Reise Igo Etrich als Passagier mitgemacht hat. Der schöne Flug ist übrigens mit einer »Tanne« ausgeführt worden.

Friedrich erhob sich mit seinem Passagier am 13. September vom Flugplatze Issy-les-Moulineaux um 11 Uhr 30 vormittags bei ruhigem, günstigen Wetter. Er schlang den Weg nach Calais ein. In nicht ganz zwei Stunden landete er auf dem bei Calais gelegenen Flugplatz Les Baraques.

Nach kurzer Mittagspause wollte Friedrich den Flug fortsetzen, wurde jedoch daran von einem Sekretär der Bürgermeisterei gehindert, der gerade in dem Augenblicke erschien, als Friedrich abfliegen wollte. Kurz darauf erschienen auch mehrere Gendarmen, die von dem Piloten Ausweispapiere verlangten. Obgleich er alle erforderlichen Papiere an Bord hatte, mußte er drei Stunden in Calais zurückbleiben. Inzwischen hatte sich auch eine große Menschenmenge angesammelt, die den Apparat mit allerlei chauvinistischen Worten beschmierten. Endlich erlangte Friedrich vom Unterpräfekten die Erlaubnis zum Weiterfluge. Friedrich verließ um 4 Uhr das berühmte Blériot-Flagfeld, von dem der Franzose zum erstenmal den Flug über den Kanal unternommen hatte, und landete um 5 Uhr 26 Minuten glatt auf dem Flagfelde von Hendou bei London. Für den Flug Calais—Dover hat Friedrich nur 23 Minuten gebraucht. In London wurden der Pilot und sein Begleiter von seinen englischen Kollegen stürmisch begrüßt. Die schöne Form und der elegante Flug der »Tanne« wurden sehr bewundert.

Interessante Einzelheiten enthält eine Schilderung, die Alfred Friedrich von seinen Erlebnissen auf diesem Flug in der »B. Z. a. Mittage« gibt:

»Bei meinem Abflug in Issy-les-Moulineaux hatten sich die bedeutendsten französischen Flieger eingefunden, n. a. Garros, Audemars, Morane, Voisin, Guillaux, Bessau, die meine Maschine mit Blumen schmückten und mir gute Reise wünschten. Ich muß offen gestehen, daß mir sowohl in Paris wie hier der überaus herzlichste Empfang zuteil wurde.

Es herrschte ein strammer Südwestwind, so daß die französischen Flieger nicht an meinen Abflug glauben

wollten. Da vormittags der Flugplatz zum Fliegen nicht freigegeben ist, startete ich mittags um 1/2 12 Uhr mit meinem Passagier, Herrn Etrich, und flog direkt über Paris immer nach dem Kompaß aus Meer nach Calais, das ich um 1/2 2 Uhr erreichte. Ich habe also die ca. 220 km lange Strecke Paris—Calais mit einer Stunden-geschwindigkeit von ca. 150 km durchflogen. Da das Wetter unsichtbar war, landete ich hier, am vorderen Nachrichten über die Wetterlage aus Dover einzuziehen, auf dem Platze, von dem aus Blériot den ersten Kanalfflug angetreten hatte. Doch hier erging es uns — das erste mal in Frankreich — von seiten der Behörden recht schlecht. Trotzdem unsere Papiere in Ordnung waren und wir die Erlaubnis, nach England zu fliegen vom englischen Konsulat in Paris erhalten hatten, wurden wir hier über drei Stunden festgehalten, bis schließlich die Polizei uns freiließ, wohl mehr dem Drängen des Publikums folgend, das wunderbarerweise, als es den Sachverhalt erfahren hatte, für uns Partei ergriß.

Die Wetternachricht aus Dover lautete nicht ungünstig und so starteten wir um 4 1/4 Uhr über den 40 km breiten Kanal nach London. Der Wind kam hier direkt aus West, so daß ich scharf gegenhalten mußte, um nicht aufs offene Meer hinausgetrieben zu werden. Ungefähr acht Minuten schwebte ich in einer Höhe von 1500 m über dem Wasser, ohne Land oder Schiffe zu sehen, und dies waren die unangenehmsten, denn, abgesehen von einer Motorpanne, können schon einige Kilometer Abstrich zum Verhängnis werden. 23 Minuten gebrachte ich für den Kanalfflug und ohne Zwischenlandung flogen wir, da wir in England angemeldet waren, nach London.

Auf dem Flugplatz in Hendou war gerade wie in Villaconhlay ein Wettfliegen; alle Flieger waren sehr verwundert, plötzlich eine Tanne in der Luft zu sehen. Nach der Landung wurden wir von Grahame White und einigen Herren des Royal Club herzlich begrüßt.

Der deutsche Flieger Hermann Reichelt hatte auf seinem Flug von Berlin nach dem Westen Europas Pech. Wie bekannt, gelangte er nach vieler Mühe nach Varize in Frankreich. Am 9. September stieg Reichelt dort mit seinem Passagier Hähnel am Morgen auf, um sich nach Villaconhlay zu begeben, verirrte sich aber wieder im Nebel und ging in einem Dorfe nieder, am den Weg zu erkunden. Wiederum aus der Richtung gekommen, gewahrten die Flieger ein Aërodröm, wo sie landeten. Es war der Militärflugplatz von Saint Cyr, wo die französischen Offiziere die Deutschen sehr freundlich aufnahmen und mit Benzin versorgten. Daraufhin gelang es ihnen, Villaconhlay um 11 Uhr 15 zu erreichen, wo sie von dem bekannten französischen Piloten Beaumont begrüßt und vom Chef des Hauses Nieuport gastlich aufgenommen wurden.

Reichelt gab über seinen Flug von Wanne nach Paris folgende Darstellung: »Wir hatten in Wanne für sieben Stunden Benzin und Öl mitgenommen. Außerdem hatten wir zahlreiche Kleidungsstücke n. s. w. an Bord, so daß die Maschine sehr stark belastet war und wir uns nur langsam in die Höhe erheben konnten. Im Ruhrgebiet hatten wir mit heftigen Böen zu kämpfen, die uns oft bis auf 20 m herunterdrückten und hiessenen die Maschine so stark aus dem Kurs brachten, daß wir im Kreise flogen. Auch in Belgien wurden wir über den Ardennen immer wieder gegen die Erde gedrückt, so daß jeden Augenblick die Gefahr bestand, in Baumwipfel oder dergleichen hineinzufahren. Mein Kompaß funktionierte zeitweise so schlecht, daß er eine gerade entgegengesetzte Richtung anzeigte. Ich nehme an, daß dies darauf zurückzuführen ist, daß wir über zahlreiche Eisenwerke und -lager geflogen sind. Sobald wir nach Frankreich hineingeflogen waren, ging es besser. Ohne Zwischenfall erreichten wir nach etwa fünfzigstündigem Flug Paris, das wir in der Ferne liegen sahen. Da ich aber den Flug noch weiter ausdehnen wollte, setzten wir die Reise in westlicher Richtung fort.« Er gelangte nach Creteil. Da sich Reichelt um die Rente der Nationalflugpende für die größte

innerhalb 24 Stunden durchflogene Entfernung bewarb, startete er nach 16 Minuten wieder, um schon um 1 Uhr 28 Minuten in Pontault bei Varize zu landen. Dort wurde er von Gendarmen angehalten, die ihn aber nach kurzer Prüfung seiner Papiere wieder unbefehligt ließen. Am nächsten Morgen flog Reichelt dann nach dem Flugfelde von Villacoublay. Die von Reichelt durchflogene Gesamtstrecke beträgt 1220 km. Reichelt, der erst vor kurzer Zeit durch seinen Flug Kiel—Berlin—Posen 4500 M. aus der Nationalausstellung gewonnen hatte, hat mit seinem jetzigen Flug von Berlin nach Frankreich dem Piloten Viktor Stoffler die Auvartschaft auf die Reste von 4000 M. monatlich entrisen, da er innerhalb 24 Stunden über 1000 km — gegen 890 km Stofflers — zurückgelegt hat.

Am 15. September wollte Reichelt von Villacoublay aus wieder einen großen Flug unternehmen. Er stieg um $\frac{1}{2}$ 1 Uhr nachts bei Mondschein auf.

Nach einigen Kreisen über dem Flugfelde entfiel Reichelt in nordöstlicher Richtung, aber nach wenigen Kilometern sah man ihn im Gleitflug auf einer Ebene niedergehen. Man eilte sofort an die Landungsstelle und erfuhr, daß Reichelt eine Notlandung vornehmen mußte, weil er eine Motorpanne erlitten hatte. Bei der Landung auf dem engen Felde war der Propeller seiner Maschine zerbrochen, sonst ist der Apparat aber völlig unbeschädigt. Da auf dem kleinen Landungsfelde ein Start nicht möglich ist, mußte die Maschine demontiert und nach Villacoublay zurückgebracht werden.

Der deutsche Flieger Lütke, der durch seinen Flug über das La Platastrom in Südamerika bekannt geworden ist, stieg am 15. September ohne Passagier mit einer 100pferdigen Rumpler-Mercedes-Taube in Johannisthal zum Flug nach Paris auf. Nach vierstündigem Fluge zwang ihn ein Motorschaden zur Landung bei Rheine in Westfalen, 510 km von Berlin. Der Flieger will nach Behebung des Schadens nach Paris weiterfliegen.

London—Berlin.

Alfred Friedrich, der mit Dr. Elias von Berlin nach Paris, dann mit Igo Etrich von da nach London flog und diese beiden Strecken als der erste Deutsche bewältigte, hat nun auch den Rückweg in der Luft zurückgelegt. Er berührte dabei nicht Paris, sondern nahm die Route London—Calais—Antwerpen—Nymwegen—Hannover—Berlin. Sein Begleiter auf diesem prächtigen Flug der »Taube« war wieder Igo Etrich.

Am 17. September um $\frac{3}{4}$ 4 Uhr nachmittags verließ Friedrich Hendou. Er wandte sich nach Folkestone und überquerte von dort aus in 1500 m Höhe den Kanal nach Calais, wo er um 6 Uhr 20 glatt landete. Friedrich hat also die Strecke in 1 Stunde 35 Minuten zurückgelegt, wobei er sich lediglich nach dem Kompaß richten mußte, da Nebel herrschte. Die Bewohner von Calais stürmten in hellen Scharen herbei und bereiteten dem Flieger und seinem Passagier einen sehr sympathischen Empfang. Friedrich und Ingenieur Etrich wurden von dem Stellvertreter des Bürgermeisters und des offiziellen Persönlichkeiten des Aero-Club empfangen.

Am 20. September fand bei zunächst schönem Wetter der Weiterflug von Calais aus statt. Um $\frac{1}{2}$ 6 Uhr morgens stieg Friedrich mit seinem Passagier auf. In rascher Fahrt wurde sehr bald Ostende passiert, auf der weiteren Fahrt nach Antwerpen kam aber die »Taube« bald in dicke Nebelschichten, so daß die Flieger mehrmals von ihrem Wege abirrten. Sie gerieten einmal sogar auf das offene Meer hinaus, fanden sich aber bald wieder zurecht und landeten um 8 Uhr vormittags glatt unweit von Antwerpen. Die durchflogene Strecke betrug da ungefähr 190 km.

Nach einer Unterbrechung von zwei Stunden stiegen Friedrich und Ingenieur Etrich wieder auf, um nach Utrecht zu fliegen. In dem dichten Nebel kamen sie abermals vom Wege ab und erreichten schließlich nach $\frac{1}{2}$ Stunden das in der Luftlinie von Antwerpen zirka

125 km entfernte Nymwegen nahe der holländisch-deutschen Grenze. Dort wurde wieder gelandet. Um $\frac{1}{3}$ 3 Uhr setzte Friedrich, nachdem er seinen Benzinvorrat ergäut hatte, den Flug in der Richtung auf Hannover fort. Dies war die schlimmste Strecke des Fluges, denn zu dem schließlichen zwang ihn Gewitter die Flieger, von der Luftlinie abzuweichen und einen Umweg, bis in die Gegend von Osnabrück zu machen. Um 5 Uhr 36 war endlich Hannover erreicht und die Landung auf der Vahrenwalder Heide gelang glatt. Bis dahin hatte Friedrich von Calais aus ungefähr 100 km bewältigt.

Am 21. September benutzte Friedrich und Etrich mit Glück ihre Fahrt nach Berlin. Sie trafen nachmittags gegen 4 Uhr auf dem Flugplatz Johannisthal ein und fanden einen jubelnden Empfang. Die an diesem Tage zurückgelegte Strecke betrug 220 km.

FURCHTBARE FLUGZEUGKATASTROPHE.

ZAHLREICHE OPFER.

In Deutschland hat sich bei den Manövern im Hunsrück-Gebiet eine ähnliche Katastrophe ereignet, wie jenes Unglück vom 21. Mai 1911 in Issy-les-Moulineaux, dem u. a. der französische Kriegsminister Berteaux zum Opfer fiel. Ein niedergehender Aéroplan sauste ins Publikum hinein. Der Fall in Deutschland hat bedauerlicherweise noch mehr Opfer gefordert als jenes erste Beispiel. Es wurden vier Personen getötet, fünfzehn mehr oder minder erheblich verletzt.

Bei den Manövern des 16. preussischen Armeekorps im Hunsrück wollte am 11. September morgens Leutnant Schaeider mit Leutnant von Teubner als Beobachter auf einem Doppeldecker in Büchenbeuren aufsteigen. Dabei funktionierte der Motor des Flugzeuges nicht regelmäßig. Der Apparat konnte sich infolgedessen nicht genügend erheben, sauste in geringer Höhe eine Strecke weit über den Erdboden dahin und machte dabei eine scharfe Wendung. Die zahlreichen Neugierigen, die sich zur Beobachtung des Aufstieges angesammelt hatten, konnten trotz reichlicher Absperrmaßregeln nicht rechtzeitig ausweichen und der Doppeldecker fuhr mit voller Kraft in das Publikum hinein. Vier Personen wurden von den rotierenden Propellerflügeln getroffen und sofort getötet. Zwei weitere wurden lebensgefährlich verletzt. Die Getöteten sind: der Gendarm Schmidt aus Blankenrath, eine Frau Meurer aus Büchenbeuren, ein zehnjähriger Knabe Joet aus Büchenbeuren und ein 40jähriger Landwirt Schaeider aus Sobren. Die vier Toten sahen schrecklich aus. Dem Gendarm Schmidt wurde die Schädeldecke durch den Helm hindurch gespalten. Dem Landwirt Schaeider wurde der Kopf fast ganz vom Rumpf getrennt. Die beiden anderen, die Frau und der Knabe, waren bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt. Ferner wurden schwer verletzt der Vater des zehnjährigen getöteten Knaben, Landwirt Joet, sowie der Landwirt Müller. Beide liegen im Sterben. Von den Fliegern wurde einer nur leicht am Arm verletzt, das Flugzeug erlitt starke Beschädigungen. Von Koblenz aus reiste sofort ein Kriegsgerichtsrat auf die Unfallstelle, um den Tatbestand aufzunehmen. Der Unglücksapparat war mit einem anderen Flugzeug kurz vorher östlich von Büchenbeuren gelandet. Während die begleitende Flagmaschine leicht wieder die Höhe gewann, bemühte sich Leutnant Schaeider vergebens, seinen Apparat in die Lüfte zu steuern.

Büchenbeuren, 11. September, abends. Der Kriegsgerichtsrat hat die Untersuchung über das Flugzeugunglück auf dem Hunsrück abgeschlossen. Man ist allgemein der Ansicht, daß den Fliegeroffizier keine Schuld an der Katastrophe trifft. Als das Flugzeug in einer scharfen Kurve landen wollte, drängten sich die Neugierigen, deren Zahl auf etwa zweihundert geschätzt wird

ganz nahe an die Stelle heran, wo der Flieger mit seinem gedeckten Motor landen wollte. Der Gendarm Schmidt aus Blankenrath, der die Nengierigen zurückschob, erhielt, während er mit ausgebreiteten Armen die Menge im Schach halten wollte, mit dem Propeller einen Schlag auf den Kopf, so daß er sofort tot war. Der Schädel wurde ihm bis zum Nasenbein gespalten. Jetzt ging das Publikum erst recht vor. Der Fliegeroffizier konnte erst nach einer Minute seine Maschine ganz abstellen. In etwa 40 Sekunden wurden dann der Landwirt Schneider aus Sohren und die Frau Menner aus Büchenbeuren getötet, die Frau in dem Augenblick, als sie den sehnährigen Knaben Wilhelm Jost aus Hahn von der gefährlichen Nähe des ratternden Aéroplans wegziehen wollte. Auch der Vater des getöteten Knaben erhielt eine lebensgefährliche Verletzung. Als das Publikum merkte, daß vier Leichen auf dem Platze lagen, und hörte, wie die Schwerverletzten entsetzlich um Hilfe schrien, stimmte es panikartig zurück. Die Leute, fast alles Landbewohner aus Büchenbeuren, Sohren und Hirschfeld, stießen, traten und schlugen in wilder Angst um sich. Alles suchte aus dem Bereich des todtbringenden Fliegengases zu kommen. Dabei wurden noch fünfzehn Personen zum Teil erheblich verletzt. Die Verletzten wurden in Krankenautomobilen in die nächstgelegenen Städtchen befördert. Der Leiter des Manövers des 16. Armeekorps kam im Laufe des Nachmittags an die Unglücksstelle. Der Fliegeroffizier hatte die Aufgabe, die Bewegung der feindlichen blauen Partei zu erkunden.

Die Kunde von der Katastrophe rief in allen Nachbarorten panikartige Aufregung hervor. Als das Unglück bekannt wurde, stürmten viele Familien, deren Angehörige sich in der Nähe von Büchenbeuren befanden, nach dem Unglücksplatz, um die Namen der Getöteten und Verletzten zu erfahren. Die wenigen Polizisten waren dem Ansturm der Leute nicht gewachsen. Es spielten sich böse Szenen ab. Von den Schwerverletzten ist bisher niemand gestorben; Lebensgefahr besteht aber noch bei dem Vater des getöteten Knaben Jost. Er hat schwere Verletzungen am Unterleib erlitten.

Die amtliche Darstellung besagt:

Um 9 Uhr vormittags wollte Leutnant Schneider vom Infanterieregiment Nr. 12 mit dem ihm als Beobachtungsoffizier zugeteilten Oberleutnant von Tenbers auf einem Militärdoppeldecker zu einem Aufklärungsflug aufsteigen. Infolge außerordentlich heftiger böiger Seitenwinde mißlang jedoch der Start, das Fliegengas kam nicht hoch, sondern wurde mit dem linken Rade auf die Erde niedergedrückt. Durch diese Hemmung wurde der Apparat aus seiner ursprünglichen Richtung gerissen, machte eine scharfe Wendung und raste, auf der Erde entlang rollend, direkt in die zahlreichen Zuschauer, die hinter der durch Gendarmen gebildeten Absperrungslinie dem Start des Fliegengases zusahen. Die Wirkung war entsetzlich; im nächsten Augenblicke wälzten sich sechs Personen in ihrem Blute... Die beiden Fliegeroffiziere kamen wie durch ein Wunder unverletzt davon; der Apparat wurde erheblich beschädigt.

Eine weitere Schilderung des Unfalles gibt an, daß sich die Zuschauer beim Start etwa 200–300 m von der Maschine entfernt befanden. Das Fliegengas erhob sich schließlich und kam nach einem Anlauf von 100 m glücklich vom Boden ab. Der Führer hatte nördlichen Kurs eingeschlagen und wollte über die Ortschaft hinwegfliegen, als in 20 m Höhe der Motor wieder ansetzte. Da Leutnant Schneider sich kaum 100 m vom Walde entfernt sah, riß er den Doppeldecker herum, um niederzugehen. Die Landung gelang auch glücklich, als plötzlich der Motor wieder ansprang. Die Maschine raste nun mit großer Geschwindigkeit über den Boden hinweg gerade auf die Menschenmenge zu. Die Zuschauer waren im ersten Augenblick vor Schreck wie gelähmt; dann aber setzte eine Panik ein, die leider so vielen verhängnisvoll werden sollte. In dem Bestreben, seitwärts fortzueilen, drängten und stießen sich die Zuschauer, so daß einige an Boden fielen und die andern an der Ficht vor dem Doppeldecker behinderten. Der Propeller mahlte die in der vordersten Reihe Stehenden nieder, obwohl der Führer

nach im letzten Augenblick versucht hatte, durch kräftiges Ziehen des Höhensteuers den Apparat sich überschlagen zu lassen und die Zündung abzustellen. Der Motor machte aber infolge des Beharrungsvermögens noch weitere Umdrehungen und so konnte die Schranke noch das große Unheil stiften.

SENSATIONSFLÜGE VON PÉGoud.

DAS LOOPING THE LOOP.

Der französische Aviatiker A. Pégoud, der mit seinen Flügen mit umgekehrtem Apparat so viel berechtigtes Aufsehen gemacht hat, blieb nicht bei diesen Experimenten stehen, sondern bemühte sich, und zwar mit glänzendem Erfolg, ein ganzes Programm zu erfüllen, das Blériot angestellt hatte, um die nächsten Aufgaben der Fliegekunst in eine kurze Formel zu bringen. Man dachte sicher nicht daran, daß ein solches Programm sofort Erledigung finden werde:

1. Umkippen eines Apparates nach vorne und Wiederaufrichten.
2. Umkippen eines Apparates nach der Seite und Wiederaufrichten.
3. Gleitflug auf dem Rücken der Flügel.
4. Ausrutschen auf dem Flügel und Wiederaufrichten.
5. Ausrutschen auf dem Schwanz und Wiederaufrichten.
6. Loslassen der Stener während einer bestimmten Zeit.
7. Fallschirmversuche mit Tieren.
8. Fallschirmversuche mit Menschen.

Wie man weiß, begann Pégoud zuerst mit den kühnen Fallschirmexperimenten. Dann versuchte er das Ausgleiten und Umkippen des Fliegerapparates mit darauf folgendem Aufsehen der normalen Lage. Das vollständige Umdrehen und Wiederaufrichten des Apparates wurde zunächst nur so bewerkstelligt, daß der Aéroplan dabei den Weg eines S beschrieb. Nun ist jedoch Pégoud nach verschiedenen Zwischenversuchen dazu übergegangen, ein O in der Luft zu beschreiben, oder, um es anders auszudrücken: das Looping the Loop der Artisten in der Luft nachzumachen.

Die letzte Phase der aufregenden, halbschwererischen Versuche des Blériot-Piloten Pégoud wurde am 21. September erreicht. Der Apparat, den er hierbei benutzte, war derselbe wie bei den vorangegangenen Experimenten, ein mit 50pferdigem Gnôme-Motor angerüsteter kräftiger Blériot-Eindecker. Nur etwa hundert Menschen wohnten in Buc dem sensationellen Schauspiel bei, das am 11 Uhr begann; man hatte die Versuche nicht öffentlich bekanntgegeben, sonst hätten sich natürlich unzählige Tausende auf den Flugplatz gedrängt.

Als Pégoud an dem Pilotensitz Platz genommen hatte und — auch mit Schulterschändern — angeschnallt worden war, drehte Louis Blériot selbst die Schraube an. Nur 15 m Anlauf und dann schwebte der Aéroplan bereits in den Lüften. In breiten Spiralen schraubte er sich in die Höhe, bis er dem Auge nur mehr in der Größe einer Krähe erschien.

Jetzt begann Pégoud seine Künste spielen zu lassen. Das Sausen des Motors, das die Zuschauer bisher aus den Höhen herab vernommen hatten, verstummte plötzlich: der Pilot hatte den Motor abgestellt. Das Fliegengas schwankte ein wenig und stürzte im nächsten Augenblick in senkrechtem Fall abwärts. Und als schon viele Zuschauer dachten, daß der Pilot bereits in Wirklichkeit die Herrschaft über das Fliegengas verloren habe, richtete sich das Fliegengas auf und nahm seine normale Stellung wieder ein. Aber nur für eine Sekunde. Ein paar hundert Meter stieg der Apparat scharf bergan, dann schien er sich rundum zu drehen und neigte sich plötzlich wieder abwärts. Dabei stellte sich der Apparat seltlich schief

und immer schiefer, bis die Verbindungslinie der beiden Tragflächenspitzen ungefähr senkrecht stand. In dieser Stellung drehte sich der Apparat, abwärts stürzend, wie ein Kreisler oder, besser gesagt, wie ein Korkzieher. Ganz unerwartet wandte plötzlich Pégoud den Äroplan so, daß der Flügel, der früher oben gewesen, nach unten kam und die Korkzieherwindungen die entgegengegesetzte Richtung annahm.

Kann hatte der Äroplan wieder die normale Lage erreicht, als Pégoud das »Abrutschen« nach verschiedenen Seiten demonstrierte: rechts, links und auch rückwärts.

Dann landete Pégoud, um in den Apparat Benzin nachfüllen zu lassen. Der zweite Teil der Vorführungen, der jetzt folgte, war noch aufregender, noch verblüffender als der erste. Der Pilot suchte eine Höhe von etwa 1000 m auf und, nachdem er da oben wieder verschiedene Künste vollführt hatte, ließ er den Äroplan mit fabelhafter Geschwindigkeit einige hundert Meter hinabschießen. Die gewonnene lebendige Kraft benützend, vollführte er jetzt einen vollständigen Salto rückwärts. Wieder ein paar hundert Meter Fall und noch ein ebensolcher Salto folgte!

Unter unbeschreiblichem Jubel landete Pégoud wohlbehalten.

A. Pégoud ist ein 24-jähriger Mann von unterseits Statur und einfachem Wesen. Er hat in Afrika gedient und den Feldzug in Marokko mitgemacht. Am 8. Februar dieses Jahres hat er sein Fliegerdiplom erworben und wurde dann gleich wegen seiner hervorragenden Fähigkeiten von Blériot engagiert, der in ihm den richtigen Mann für seine schon lange geplanten Versuche gefunden hat.

Pégoud gedachte, seine neuartigen Flugkunststücke in verschiedenen Orten Frankreichs vorzuführen. Eine Verfügung des Ministers des Innern hat dies indes für ganz Frankreich untersagt. Pégoud beabsichtigte zunächst, seine Flüge auf dem Flugfelde von Juvisy zu zeigen, darnach auf einer Reihe anderer französischer Flugfelder. Vorstellungen zu geben und schließlich eine Tournee durch Europa zu unternehmen, bei der auch ein Besuch in Wien in Aussicht genommen war. Nach dem nunmehrigen ministeriellen Verbot wandte sich Pégoud zusammen mit Alfred Leblanc nach England, um dort Schauflüge zu absolvieren.

Am 26. September vollführte Pégoud bereits seine ersten Schandflüge in England, und zwar in Brooklands, wo zahllose Zuschauer zusammenströmten, um den Wundermann zu sehen. Die Vorführungen begannen um 4 Uhr nachmittags. Pégoud stieg unter verschiedenen Evolutionen auf 1000 m Höhe und führte, indem er sich nun fallen ließ, einen Saltomortale aus; die normale Lage erreichte er in 350 m Höhe. Er landete in prachtvollem Spiralfing. Nach einer halbtägigen Pause stieg Pégoud zu einem zweiten Flug auf. In einer Höhe von 700 m stellte er den Apparat unglücklich steil zum Weitersturz auf, bis er ihn in 1000 m Höhe sich überschlagen ließ; in umgekehrter Lage sauste der Äroplan nun viele hundert Meter abwärts, drehte sich sodann, das Looping the Loop vollendend, wieder um und landete aus etwa 300 m in normalem Gleitflug.

DER MICHELIN-POKAL.

Am 16. September hat die erstaunliche Serie von Flügen des Franzosen Fourny um den Michelin-Preis endlich ihre Grenze erreicht. Zwar stieg der unermüdliche Pilot in Etampes aus auf diesem Tage trotz wirklich miserablen Wetter wieder auf; der Sturm erwies sich indes als so mächtig, daß Fourny das vorgeschriebene Geschwindigkeitsmittel nicht erreichte; ja er flog streckenweise bloß 10 km in 35 Minuten. Man kann sich darnach eine Vorstellung von der Windgeschwindigkeit machen.

Die Zusammenstellung der täglichen Leistungen lautet:

	Kilometer
25. August	708-400
26. „	708-400
27. „	709-400
28. „	708-400
29. „	708-400
30. „	708-400
31. „	708-400
1. September	809-600
2. „	708-400
3. „	708-400
4. „	708-400
5. „	708-400
6. „	708-400
7. „	708-400
8. „	708-400
9. „	708-400
10. „	708-400
11. „	708-400
12. „	708-400
13. „	708-400
14. „	708-400
15. „	708-400
Summe	15.687-000

Diese Ziffern sind wirklich achtunggebietend. Die Flüge wurden mit einer Maurice-Farman-Maschine absolviert, deren Renault-Motor die ganze Zeit plombiert war und im Haargar nicht angerührt werden durfte. Fourny flog jede 101/2 km messende Runde in 1 Stunde 10 Minuten bis 1 Stunde 15 Minuten.

DIE KATASTROPHE DES »L. 1.«

Über das furchtbare Ende des deutschen Marineluftschiffes am 9. September machte einer der wenigen Gerietten folgende Angaben:

»Als das Luftschiff sich am Abend in einer Höhe von 900 m befand, litt es schwer unter der plötzlich ausbrechenden Böe sowie dem prasselnden Regen. Es begann langsam zu sinken, wobei voraussehen war, daß es einer Katastrophe entgegenging. Als es bis auf 400 m heruntergekommen war, wurden die beiden vorderen Propeller abgestellt, wodurch ein weiteres Sinken zwar vorübergehend vermieden wurde, das Schiff jedoch an dynamischer Kraft erheblich verlor, so daß es gegen die immer häufiger werdenden Böen nicht aufkommen konnte. Schließlich sank es mit einer Geschwindigkeit von 60 Stunden-Kilometer auf die See nieder. Durch den Anprall wurde das Luftschiff mehrfach geknickt, so daß es sehr bald einem vollständigen Wrack gleich, dessen beide Spitzen aus dem Wasser ragten. Die meisten Teilnehmer suchten sich durch Abspringen zu retten; das schwere Lederzeug hinderte sie jedoch am Schwimmen. Wir mußten uns ungefähr 40 Minuten lang an den Trümmern des Luftschiffes festhalten, bis Hilfe kam. Als erster näherte sich uns der Fischdampfer »Orion«, der zwei Mann rettete, während das Linienschiff »Hannovers« vier weitere Mann aufnahm.«

Kapitän Lühring des Fischdampfers »Orion« berichtete: »Auf der Reise nach Geestemünde sahen wir um 1/4 7 Uhr abends bei starkem Nordostwind, Regenhöhen und stark zunehmender See das Marineluftschiff »L. 1.«. Um 6 Uhr 25 flog es noch und um 6 Uhr 35 lag es schon auf dem Wasser. Ostwärts, 16 Seemeilen von Helgoland, passierte die Katastrophe. Da wir ein Unglück vermuteten, dampften wir mit äußerster Kraft zu der Stelle, wo das Luftschiff lag. Zehn Minuten später hatten wir es mit einem Boote erreicht, das mit einem Steuermann und drei Matrosen bemannt war und durch eine Leine mit unserem Dampfer verbunden wurde. Das Luftschiff lag mit dem hinteren Teile im Wasser, der vordere Teil ragte hoch in die Luft. Die hintere Hülle war glatt abgerissen, der mittlere Teil war vollständig zusammengebrochen. Wir erblickten sieben Mann von der

Besatzung, von denen vier bis zum Halse im Wasser standen, während drei sich an das Gestell angeklammert hatten. Zuerst retteten vier den Oberleutnant Grimm, dann einen Steuermannsmaat, der mit den Füßen eingeklemmt war, was das Rettungswerk sehr erschwerte. Erst nach längerer Arbeit konnten wir ihn und den Oberleutnant an Bord nehmen. Während der Rettungsarbeiten dampfte S. M. S. »Hauover« um die Unglücksstelle, setzte zwei Boote aus und rettete weitere fünf Mann. Acht Minuten später war von dem Luftschiff nichts mehr zu sehen.

Über den Unfall ist auch eine amtliche Darstellung angegeben worden. Sie lautet:

»Nachdem das Luftschiff »L. 1« bereits erfolgreich an einigen Übungen der Hochseeflotte teilgenommen hatte, lief es am 9. September um 1 Uhr 30 Minuten nachmittags wieder aus seiner Halle bei Fährbühl aus, die Wetterkarten wurden vorher eingesehen, ein Pilotballon aufgelassen und Erkundigungen über das Wetter in Helgoland und bei der Flotte eingegeben, was auch im Verlaufe der Übung wiederholt wurde, das Wetter war gut und auch den eingegebenen Erkundigungen bestanden für den erfahrenen und vorsichtigen Führer des Luftschiffes keine Bedenken gegen das Auslaufen. Auf See wurde später bedeckter Himmel und leichter Regen angetroffen, außerhalb Helgolands wurde es unsichtig und da setzten plötzlich außerordentlich heftige vertikale und horizontale Böen mit schweren, wolkenbruchartigen Regengüssen ein. Hierdurch wurde das Schiff heftig in vertikaler Richtung um mehrere hundert Meter hin und her geworfen und schließlich trotz Ruderlegens und ausgiebigster Abgabe aller Ballastmittel sowie aller sonstigen beweglichen und abnehmbaren Gegenstände mit der Spitze auf die Wasseroberfläche herabgeworfen, wobei es durch den heftigen Anprall mehrfach in der Mitte durchbrach und ins Sinken geriet. Die Trümmer haben dann in den zwischen aufkommenden starken Seegang noch eine halbe Stunde vermög das Gasinhaltes der Zellen geschwommen. Eine Viertelstunde nach dem Unfall waren S. M. S. »Hauover« und der Fischdampfer »Orieus« aus Geestemünde an der Unfallstelle und retteten sechs Personen der Besatzung durch ihre Boote. Als bald kamen weitere Schiffe und Torpedoboote hinzu, die die Unfallstelle die ganze Nacht über und im Laufe des Mittwchs weiter absuchten; dabei wurde der Bootsmannsmaat Bannmeier in leblosem Zustand treibend aufgefunden; die Wiederbelebungsversuche waren ohne Erfolg. Die Offiziere sowie die gesamte Besatzung des Luftschiffes haben bis zum letzten Augenblick in vorbildlicher Pflichterfüllung alles getan, was zur Abwendung der Katastrophe geschehen konnte. Das Luftschiff hatte keineswegs eine lange Fahrt hinter sich und war sehr reichlich mit Brennstoff und Ballast versehen. Es hatte vor der Abfahrt von Cuxhaven den Gasvorrat voll aufgefüllt und sich auch die ganze Zeit bis zum Eintritt des Unglückes seiner weitgehenden Handlungsfreiheit entsprechend in der von ihm selbst als günstig gewählten Höhe von etwa 500 m gehalten. Auf Bord befanden sich 20 Personen. Von einer Überlastung des Luftschiffes kann umsoweniger die Rede sein, als ein Teil der lediglich für den Krieg bestimmten Ausrüstung nicht an Bord war. Es handelt sich mithin bei dem Unfall weder um ein Versagen der technischen Einrichtungen, noch um Ballastmangel oder Gasverlust, sondern um das unvorhergesehene Zusammentreffen ganz ungewöhnlich ungünstiger Witterungserscheinungen, also um höhere Gewalt. Aus der Einschätzung des starren Luftschiffes als Kriegsinstrument wird durch den Vorfall nichts geändert.«

Dem letzten Passus widerspricht selbstverständlich der ganze Unfall, beziehungsweise die ganze Unfallakte der Zeppelin-Balloons. Aber im übrigen ist die Darstellung sehr wertvoll, denn sie zeigt, daß die Katastrophe nicht etwa auf irgend ein Versehen oder irgend eine persönliche Schuld zurückzuführen ist. Gerade aus dem Umstand, daß derlei Unfälle trotz bester Handhabung des Materials und trotz vorbildlicher Pflichterfüllung vorkommen, geht unzweideutig hervor, daß das System selbst nichts wert ist.

Auch aus den Ausführungen, welche Dr. A. Hildebrandt im »Berl. Lokalan.« an den Unfall knüpft, läßt

sich deutlich ergeben, daß dieser nicht einer Überlastung des Luftschiffes oder einem ähnlichen Fehler der Leitung zugeschrieben werden darf: »Es heißt allerdings, daß das Fahrzeug durch die Aurbornahme von 23 Personen überlastet gewesen sei, insbesondere, weil es dreißig Stunden hätte in der Luft bleiben sollen. Das kann nicht zutreffend sein, denn je länger sich das Luftschiff in der Luft befindet, desto leichter wird es, weil es durch den Verbrauch des Betriebsstoffes fortwährend erleichtert wird. Der Führer hat sich natürlich vorher ausgerechnet, was er dem Fahrzeug zumuten kann, wie viel es an Gas verliert, wenn es in eine bestimmte Höhe steigt, u. s. w. Allerdings kann eine plötzliche sehr starke Abkühlung auch die Tragfähigkeit erheblich herabsetzen, aber dies kann nicht der Grund zur Katastrophe gewesen sein. Würde der Führer irgend welche Bedenken gehabt haben, daß die Tragfähigkeit nicht ausreicht, so würde er zweifellos schon früher eine Wasserlandung vorgenommen und einige Mann der Besatzung in die jederzeit durch Funkpruch oder durch Signale schnell herbeizuholenden Torpedoboote angesetzt haben.«

Man darf sich nicht etwa einbilden, daß man künftig plötzlich anretenden Stürmen durch vorherige Warnung mit Sicherheit entgehen kann; das ist unmöglich, da wir ja auf dem Ozean keinen namentlichen Wetterdienst organisieren können, wenigstens schon ein Anfang dazu gemacht ist. Die Wirbel entstehen auch in Teilen des Meeres, in denen absolut kein Verkehr ist; dort pflegen sie am stärksten zu sein, wie der Schreiber dieses gelegentlich seiner Schiffs Expedition zur Erforschung der höheren Schichten der Atmosphäre über dem nördlichen Teil des Atlantischen Ozeans selbst erfahren hat.

Selbst das Vorhandensein einer Ballonhalle auf Helgoland würde »kaum die Katastrophe ausgeschlossen haben.«

Weder die von den Anhängern der Marineluftschiffe so vielgerühmte Gleichmäßigkeit der atmosphärischen Verhältnisse auf der See, noch selbst die Nähe der Hallen, von denen man vielfach das Heil des Luftschiffverkehrs erwartet, können also der verfehlten Sache auf die Beine helfen.

Es wurde bereits oben konstatiert, daß der Unfall nicht einem zufälligen Übersehen, etwa einer fehlerhaften Belastung oder dergleichen des Luftschiffes zugeschrieben werden kann, sondern einzig dem System selbst, das durchaus nicht geeignet ist, den Wechselfällen der Witterung zu widerstehen, die nun einmal nicht abgeschafft werden können. Den betreffenden Daten seien noch die folgenden halbamtlichen Mitteilungen hinzugefügt.

Das Luftschiff hatte bei der Abfahrt an Betriebsmaterial n. s. w. auf Bord: Wasser in 12 Hosen 960 kg, Wasser in Flaschen 900 kg, Benzin 2300 kg, Öl 200 kg. Da unter Umständen vorsichtshalber mit einer längeren Fahrt zu rechnen und das Erreichen großer Höhen nicht beabsichtigt war, waren diese Gewichtsziffern ganz normal.

Die nach den Beobachtungen auf Bord ohne nennenswerten Gasverlust durch strahlende Erwärmung zurückgelegte Fahrt von ungefähr vier Stunden in etwa 400 m Höhe gibt Antriebsverlust 1000 kg, bei Fahrt mit drei Motoren Gewichtserleichterung in vier Stunden 500 kg. Das Schiff hatte also 500 kg »Untertrieb« und wurde dynamisch, d. h. durch die Höhensteuerung gehalten, was bei der ansehnlichen Ballastreserve durchaus normal ist. In diesem Zustand kam das Schiff in die Vertikalböen und die gleichzeitige Regenbelastung. Die Regenbelastung nimmt man mit etwa 1200 kg an. Der Antriebsverlust bei einer Höhe von 1500 m ergibt etwa 3800 kg, also war der Gesamtzustand: Mehrbelastung 500 kg, 3800 kg, 1200 kg, zusammen 5500 kg, verfügbarer Ballast 1860 kg; daher mußte dynamisch gehalten werden 5000 - 1860 = 3140 kg. Das ist schon bei ruhigem Wetter unmöglich, bei böigem Wetter aber ganz ausgeschlossen. Gegenüber einer solchen Mehrlast würde es auch keine Rolle gespielt haben, wenn das Schiff nicht mit der militärischen Ausrüstung versehen gewesen wäre, auf die es im übrigen von vornherein konstruiert worden war und ohne die es seine militärischen Aufgaben nicht erfüllen kann. Die Scheinwerferanlage wog im ganzen etwa 800 kg, die Funk-

spracheinrichtung etwa 200 kg. Im übrigen war, wie schon im ersten amtlichen Bericht erwähnt, ein Teil der besonders für den Krieg vorgesehenen Ausrüstung nicht an Bord, so daß auch die Teilnahme von Personen über die entsprechende Besatzung hinaus keine Mehrbelastung gegen die Konstruktionsgrundlagen bedeutet.

„L. 1“ war nicht als Schulschiff, sondern als Kriegsluftschiff so groß konstruiert, wie es der Stand der Technik seinerzeit erlaubte. Es war erheblich größer und tragfähiger als irgend eines der bis jetzt vorhandenen Luftschiffe. Für das Abwerfen eines Teiles des Binsins als Ballast waren bei „L. 1“ zum erstenmal Einrichtungen getroffen, die kein anderes Zeppelin-Schiff besitzt. Diese Einrichtungen sollen bei späteren Schiffen noch weiter ausgebaut werden. Im übrigen ist ein gewisser Binsinvorrat zur Handhabung des Luftschiffes und Sicherung des dynamischen Antriebes unentbehrlich.

Aus Cuxhaven berichtete man am 18. September, daß der Bergungsdampfer „Albatross“ des Nördlichen Bergungs-Vereins für einen längeren Aufenthalt auf See ausgerüstet wurde und nach der Untergangsstelle des Marine-Luftschiffes „L. 1“ ausgelaufen ist, um dort mit den Bergungs-, beziehungsweise Taucharbeiten zu beginnen.

Bald nach der Katastrophe haben mehrere Fischdampfer die auf ihren Reisen dieses Seegebiet befahren, wiederholt versucht, etwas von dem Wrack zu bergen, was jedoch bisher immer mißlingt. Ebenso hat der Wilhelmshavener Werftdampfer „Kraft“, der längere Zeit bei der Untergangsstelle gekreuzt hat, nichts zu bergen vermocht. Man will deshalb den Nördlichen Bergungs-Verein hinzuziehen, der schon so manche schwierige Bergung für die Marine ausgeführt hat. Es herrscht in zuständigen Kreisen die Überzeugung vor, daß die größte Zahl der noch vermißten Leichen mit den Wracktrümmern in die Tiefe gezogen worden ist, da sonst bei dem umfangreichen sofortigen Absuchen der Unglücksstelle sicherlich einzelne Leichen aufgefunden worden wären. Die nun auszuführenden Bergungsarbeiten gelten in erster Reihe dem Aufsuchen der Leichen, obgleich auch Wert auf die Bergung der Instrumente, Motoren u. a. w. gelegt wird.

Berlin, 23. September. — Die beiden Bergungsdampfer „Reihers“ und „Albatross“ des Nördlichen Bergungs-Vereines, die zum Aufsuchen des Wracks des Marine-Luftschiffes „L. 1“ aus Cuxhaven ausgelaufen waren, sind unverrichtete Sache dorthin zurückgekehrt. Die beiden Dampfer haben 48 Stunden die durch die Boje bezeichnete Untergangsstelle im weitesten Umkreise mit einem hierfür besonders eingerichteten Suchgeschirr abgesehen, aber nichts gefunden. Das bestätigt die Annahme, die man von Aufzug an in Fachkreisen hatte, daß das verhältnismäßig leichte Wrack des Luftschiffes nach dem Untersinken noch unter Wasser durch Strömungen weit fortgeführt worden ist. Eine weitere planmäßige Nachforschung nach dem Wrack, die vordem auch schon Tage lang von Werftdampfern betrieben worden war, ist demnach völlig zwecklos.

Die Auffindung des Wracks muß also nunmehr dem Zufall überlassen werden. Es ist nicht unmöglich, daß dieser oder jener Fischdampfer über kurz oder lang in der viel besuchten nördlichen Nordsee mit seinen tiefen Schleppnetzen an dem Wrack hängen bleibt. Da auch bei diesem erneuten umfangreichen Absuchen der See keine Leichen emporgelobt oder auch nur gesehen worden sind, so ist es als sicher anzunehmen, daß viele, wenn nicht alle der bisher immer noch vermißten 13 Leichen, sich in dem uneinsfindbaren Wrack befinden.

* * *

Das Marine-Luftschiff „L. 1“, der erste deutsche Marine-Luftschiff, wurde im Jahre 1912 auf der Zeppelin-Luftschiffwerft in Friedrichshafen erbaut und am 17. Oktober desselben Jahres nach einer 30stündigen Damerfahrt in Johannisthal in Gegenwart des Grafen Zeppelin durch den Staatssekretär Großadmiral von Tirpitz persönlich abgenommen. Das Luftschiff hatte eine Länge von 160 m, einen Durchmesser von 15 m und einen Kubikinhalt von

22.000 m³. In der vorderen Gondel waren ein, in der hinteren Gondel zwei Maybach-Motoren von je 170 H. P. eingebaut, die dem Luftschiff die Geschwindigkeit von 80 bis 85 km verließen. Die vorderen Aluminiumpropeller waren 85 cm lang, die hinteren vierfüßig. Der Tragkörper hatte 18 Gaszellen. Die Steuerung saß vertikal in einem Rahmen am Heck des Schiffes; die Seitensteuerung hatte sechs Vertikal-, die Höhensteuerung acht Horizontalflächen. Auf dem Rücken des Tragkörpers befand sich eine Plattform aus Aluminiumblech, die als Beobachtungsstand für die Offiziere diente und durch einen Stiegschacht erreicht wurde. In den Laufgang war ein Unterdeckraum für Offiziere und Mannschaften eingebaut. Hier befand sich auch die Station für Funkentelegraphie. Die Reichweite von 500 km besaß. Die volle Tragkraft des Luftschiffes betrug 27.000 kg, von denen nach Abzug des Eigengewichts des Schiffes noch 7500 kg Nutzlast übrig blieben. Der „L. 1“ konnte 3000 kg Benzin und Öl vorrätig aufnehmen. Der „L. 1“ war außerdem mit elektrischer Beleuchtung und Scheinwerfern ausgerüstet, die noch an einer Höhe von 1000 m bei Nacht eine deutliche Beobachtung der Erdoberfläche gestatteten. Seine dreißigstündige Dauerfahrt vor der Abnahme bedeutete einen Rekord, der Aufsehen erregte. Sie führte über Straßburg, Metz, Hannover, Norddeich, über die Nord- und Ostsee und dann von Bremen nach Johannisthal und gab damals den Anlaß zu dem in England verbreiteten und trotz aller Dementis gegebenen Gerücht, daß es in dieser Zeit über Großbritannien gekreuzt habe. Der „L. 1“ blieb nach seiner Abnahme bis zum Sommer dieses Jahres in der Zeppelin-Halle in Johannisthal stationiert und diente vor allem der Ausbildung zahlreicher Marineoffiziere als Luftschifflehrer. Mitte November stieß dem Luftkruiser beim Einbiegen in die Halle in Johannisthal ein Unfall zu, der das Fahrzeug für längere Zeit lahmlegte. Am 21. April 1913 erfolgte die erste Reise des „L. 1“ nach Hamburg, wo er in der Halle zu Fuhlsbüttel Unterkunft fand. Im Juni kehrte der „L. 1“ für kurze Zeit wieder nach Johannisthal zurück. Ende Juli eisderte der „L. 1“ unter Führung des Kapitänleutnants Hanne endgültig nach Hamburg über, um dem im Bau befindlichen „L. 2“, der in Johannisthal stationiert werden soll, Platz zu machen. Von Fuhlsbüttel aus hat das Luftschiff im August verschiedene Land- und Seefahrten absolviert.

Die amtliche Totenliste umfaßt folgende vierzehn Namen: Korvettenkapitän Metzing, Kapitänleutnant Hanne, Oberleutnant zur See Freiherr von Maltzahn, Marineingenieur Wehner, Steuermann Zimmermann, die Obermaschinistenmaate Latz, Müller, Adam, die Maschinistenmaate Bruder, Strotzack, Obersteuermann Pohlke, Signalmaat Kärchner sowie die Bootsmannsmaate Menge und Bausmer. Getötet sind: Oberleutnant S. S. Wendt und Grimm, Obermaschinist Lehmann, Obermaschinistenmaat Schöndel sowie die Funkentelegraphistenmaate Spieler und Heldemeier. Wie verlautet, soll noch ein weiterer Mann getötet sein.

Kapitänleutnant Hanne, der Führer des „L. 1“, war der Sohn eines Geistlichen in Eppendorf bei Hamburg. Er war am 10. April 1901 in die Marine eingetretet und wurde am 29. September 1904 Leutnant s. S. 1906 zum Oberleutnant befördert, gehörte er 1908 dem Stabe der Werftdivision in Kiel an. 1909 und 1910 tat er Dienst auf dem Kanonenboot „Jaguar“ und trat dann zum Stabe der 1. Matrosendivision über. Am 14. Oktober 1911 zum Kapitänleutnant ernannt und kurz darauf ins Reichsmarineneamt berufen, war Kapitänleutnant Hanne seit der Übernahme des Marine-Luftschiffes dessen Führer.

DER „Z. 1“ IN GEFAHR.

Auf ein Haar hätte nach dem deutschen Marine-Luftschiff nun auch das Armeeluftschiff „Z. 1“ ein Ende gefunden, bei einer Gelegenheit, die wieder deutlich zeigt, welch ein Spielball des Windes selbst die schnellen Zeppelin-Ballons sind.

Es liegen folgende Meldungen darüber vor:

Posen, 16. September morgens. — Während eines Nachtgewitters kreuzte heute früh um $\frac{1}{4}$ 4 Uhr ein Zeppelin-Luftschiff über der Stadt und versuchte zunächst die Luftschiffhalle zu erreichen. Es war, wie sich später herausstellte, der von Liegnitz kommende »Z. 1«. Das Luftschiff konnte jedoch nicht landen, da das alarmierte Bataillon des 46. Infanterieregiments zu spät eintraf, und flog dann in südlicher Richtung davon, dem Bahngleise nach Lissa i. P. folgend. — Der »Z. 1« erschien zuerst über Kreisling und manövrierte ungefähr eine Stunde über der Stadt Posen; längere Zeit schwebte er über der Theaterbrücke und segelte dann in nordwestlicher Richtung davon. Später wurde er über dem Bahnhof Isenmühle in einer Höhe von ungefähr 150 m gesehen. Kurz nach 4 Uhr, als das Gewitter nachgelassen und die Wolken sich verzogen hatten, flog er über den nordwestlichen Stadtteil Eichwald in nordöstlicher Richtung davon.

Liegnitz, 16. September. — Der »Z. 1« wollte gestern abends um $\frac{1}{11}$ Uhr von der Liegnitzer Halle aus die Rückfahrt nach Gotha antreten. Das Luftschiff kehrte aber wegen schlechten Wetters schon nach einer halben Stunde um und versuchte eine Landung, die aber wegen mangelnder Mannschaft und wegen des Sturmes nicht angeführt werden konnte. Das Luftschiff wurde nach Posen abgetrieben. Als nach dort eine Landung mißlang, wurde »Z. 1« bis nahe der russischen Grenze abgetrieben, konnte aber noch rechtzeitig umkehren und ist heute früh um 8 Uhr 55 Minuten glatt und unbeschädigt vor der Liegnitzer Halle gelandet.

AUREL VLAICU †.

Am 18. September ist der auch bei uns wohlbekannte rumänische Aviatiker Aurel Vlaicu mit einem neuen Modell seines eigenartigen Flügapparates bei Ploesti zu Tode gestürzt. Man erinnert sich seiner hübschen Konkurrenzflüge beim ersten Flugmeeting in Aspern sowie seines etwas eigentümlich geformten Apparates, der damals bei der Flugaussstellung in der Rotunde zu besichtigen war. Mit einem neuen Modell jener Flügmaschinentypen, die man mit dem Spitznamen »die tolle Fliege« belegte, stieg Vlaicu am 18. September bei Bukarest auf, um über die Karpathen nach Siebenbürgen zu fliegen und dort an den rumänischen Festlichkeiten teilzunehmen. Zwischen Ploesti und Sinaia, nächst der Gemeinde Campina, versagte plötzlich der Motor; der Apparat stürzte zu Boden und begrub Vlaicu unter sich, seinen Leib vollständig zerschmetternd.

Aurel Vlaicu, der jetzt 35 Jahre zählte, hat in Ungarn das Licht der Welt erblickt. Sein Geburtsort ist das Dorf Biscinios im Hunyader Komitat. Seine Eltern waren einfache Bauern. Sein Vater sowie seine Brüder leben jetzt noch als Ackerbauern in dem genannten Dorfe. Den Elementarunterricht genoss er in der rumänischen Volksschule seines Heimatdorfes und kam dann an das ungarische reformierte Lyzeum in Orastie, wo er im Jahre 1900 das Abiturientenexamen machte.

Vlaicu wandte sich, seinem angeborenen Talente folgend, der Technik zu. In Budapest konnte er nicht die richtige Betätigung finden und so zog er nach Deutschland, wo er in einer Fabrik in Mannheim Gelegenheit hatte, sich gründliche Kenntnisse und Erfahrungen in der Mechanik zu erwerben.

Nach zweijähriger Abwesenheit kehrte er nach Ungarn zurück, wo er sich immer mehr in das Flugproblem vertiefte, bis er im Herbst 1909 nach Bukarest kam. In dieser Zeit konstruierte er seinen ersten Flügapparat. Die ersten Flüge machte er im Sommer des Jahres 1910. Im Jahre 1911 machte er seine erste und im Jahre 1912 seine zweite Flugtournee durch Siebenbürgen.

Bei dem Eismarsch in Bulgarien leistete er als Militärlieger der rumänischen Armee gute Dienste.

In der letzten Zeit arbeitete er an vier Apparaten, wovon zwei für die Gesellschaft Marconi in London,

einer für das rumänische Kriegsministerium und einer für ihn selbst bestimmt waren. Die Marconi-Gesellschaft in London wollte ihm hundert Apparate und gleichzeitig sein Erfindungspatent abkaufen. Das hätte für ihn eine glänzende Zukunft bedeutet.

Der jähe Tod des sympathischen und von den Rumänen vielbewunderten Mannes rief große Trauer hervor. Der intimste Freund von Vlaicu, Professor Nedelco, erhielt vom rumänischen Königspaar die nachfolgende Beileidsdepeche:

»Das schreckliche Unglück, das der Nation einen ihrer begabtesten und tapfersten Söhne raubte, hat Ihre Majestäten den König und die Königin mit tiefem Schmerz erfüllt. Auf Allerhöchsten Befehl bitte ich Sie, die Gefühle tiefen Bedauerns Ihrer Majestäten über den großen erlittenen Verlust der Familie anzusprechen und persönlich entgegenzunehmen.

Der diensthabende Adjutant

Oberstleutnant Anghelescu.

DEUTSCHE FERNFLÜGE.

Seit dem 15. September ist der Wettbewerb für die 300.000 Mark-Preise der nationalen Flügpreise offen. Sie sind angeschrieben für die längsten Überlandflüge (mindestens 1000 km), die deutsche Piloten auf deutschen Maschinen mit deutschen Motoren in der Zeit vom 15. September bis 31. Oktober innerhalb 24 Stunden ausführen. Überall im deutschen Fliegerlager herrscht deshalb rege Tätigkeit.

Der bekannte Johannisthaler Aviatiker Stiefvater war unter den Ersten, die loslegten. Er hatte seinen Apparat nach Freiburg in Baden bringen lassen und stieg dort am 16. September um $\frac{1}{5}$ 5 Uhr früh mit Oberleutnant Zimmermann als Passagier zum Fenster nach Königberg auf. Die Strecke beträgt 1400 km. Zuerst ging die Luftreise von Freiburg aus den Rhein abwärts bis Mannheim, von da über den Odenwald, der in einer Höhe von 1700 m überflogen wurde, bis Gotha, wo am 8 Uhr 30 Minuten die erste Zwischenlandung erfolgte. Um 9 Uhr 20 Minuten wurde von neuem gestartet und die Reise ging über den Harz nach Berlin, wo er um 11 Uhr 28 Minuten auf dem Johannisthaler Flugplatz landete. Nach einer Pause, während welcher der Apparat mit frischem Brennstoff versehen worden war, stieg Stiefvater mit seinem Passagier um 12 Uhr 29 Minuten wieder zur Fahrt nach dem Osten auf.

In der Nacht vom 15. auf den 16. September stieg um 12 Uhr 15 Minuten Viktor Stöffler in Habsheim bei Mühlhausen im Elsaß auf, um 9 Uhr abends traf er in Warschau ein, so daß er eine Strecke von wenigstens 1150 km zurückgelegt hat. Die genaue Messung der Distanz steht noch aus.

DIE BERLINER HERBSTWOCHE.

Auf dem Flugplatz Johannisthal findet von Sonntag den 28. September bis 5. Oktober unter dem Protektorat des Berliner Vereines für Luftschiffahrt, des Kaiserlichen Aero-Klubs und des Kaiserlichen Automobil-Klubs die Berliner Herbstflugwoche statt.

Zum Wettbewerbe um die Preise des königlich preussischen Kriegsministeriums im Gesamtbetrage von 16.250 M. werden zur Flügpreise zugelassen, die in allen Teilen, einschließlich des Motors, deutschen Ursprungs sind. Die Flügpreise müssen außer Betriebsstoff für vier Stunden, Instrumenten und Werkzeugen eine Nutzlast von 200 kg tragen; in dieser sind Führer und Beobachter inbegriffen. Die Konkurrenzen umfassen: kürzesten Anlauf, kürzesten Anstiege, größte Steigfähigkeit, größter Unterschied zwischen höchster und niedrigster Geschwindigkeit, größte Tragfähigkeit. Die in Wettbewerb tretenden Flügpreise und Führer hatten in einer vor dem Start abzulegenden Vorprüfung mehrere Bedingungen zu er-

füllen, deren wichtigste folgende sind: Eigengeschwindigkeit von mindestens 90 km, Herabsetzung derselben bei horizontalem Fluge auf mindestens 75 km; größte Breite 14,5 m, größte Länge 12 m, größte Höhe 25 m; Motorstärke höchstens 100 H. P., Steigfähigkeit mindestens 800 m in 15 Minuten; Anlauf höchstens 100, Anstieg höchstens 70 m auf ebenem Boden; Gleitflug aus 500 m Höhe mit Rechts- und Linkskurven bei abgestellter Zündung; Zusammensetzen in zwei, Zerlegen in einer Stunde durch fünf Mann; Verladebarkeit auf Eisenbahnen und Landfahrzeuge; Verladezeit mindestens 20 Minuten.

Täglich werden 2000 M. unter die Bewerber in Verhältnisse der geflogenen Minuten verteilt. Die Flüge müssen mindestens 100 m Höhe erreicht und mindestens zehn Minuten gedauert haben.

Für den längsten Einzelflug von mindestens 2 1/2 Stunden Dauer sind 1750 M. und ein Ehrenpreis des Kaiserlichen Automobil-Klubs angesetzt.

Der Berliner Verein für Luftschiffahrt stiftete 500 M. für die größte erreichte Höhe, die aber mindestens 2000 m betragen muß.

Für die Rennen sind 10.000 M. angesetzt, wovon ein Teil für Eindecker, ein Teil für Zweidecker bestimmt ist.

Für den Montagewettbewerb wurden 6000 M. angesetzt. Es wird die Zeit gewertet, die verfließt vom Beginn der Montage bis zum Beginn des Fluges und vom Augenblicke der Landung bis zum Abtransport von dem Montageplatze.

Der photographische Wettbewerb wurde vom Kaiserlichen Aero-Klub mit Preisen in der Höhe von 2000 M. ausgestattet.

Für die Flugwoche sind 34 Piloten und 41 Flugzeuge, und zwar 23 Eindecker, 17 Doppeldecker und ein Einzeihdecker gemeldet. Die Liste der gemeldeten Flieger und ihrer Flugsitze ist: Franz Reiter (Erich-Taube), Alfred Friedrich (Erich-Taube), Viktor Stoeffler (Aviatik-Doppeldecker), Charles Ingold (2 Aviatik-Eindecker), Hans Röver (Röver-Eindecker), C. E. Lindpaintner (Ago-Doppeldecker), Franz Tybelaky (Comet-Doppeldecker), Max Schuler (Comet-Doppeldecker), Wilhelm Kiesel (Ago-Doppeldecker), Richard Reims (Ago-Eindecker), Robert Janich (Ago-Eindecker), Albert Rupp (L. V. G.-Eindecker), Felix Latsch (L. V. G.-Doppeldecker), Erich Schröder (L. V. G.-Doppeldecker), Max Trantwein (Sommer-Einzeihdecker), Bruno Hanschke (Sommer-Einzeihdecker), Paul Schwandt (Hanschke-Eindecker), Dipl.-Ing. Robert Thelen (2 Grade-Eindecker), Ernst Stoeffler (Albatros-Doppeldecker), Reinhold Boebm (Albatros-Doppeldecker), Gustav Neeler (Albatros-Eindecker), Wilhelm Franks (Albatros-Eindecker), Karl Krieger (A. F. G.-Eindecker), Herbert Kohnert (A. F. G.-Eindecker), Gruner (Harlan-Eindecker), Franz Rheinländer (Harlan-Eindecker), Albert Colombo (Harlan-Eindecker), Paul Fiedler (M. B.-Taube), Ludwig Kammerer (2 Zieske-Eindecker), Hermann Wrobel (Luftfahrzeug-Stahltaube), Josef Sahlgren (Wright-Doppeldecker), Willy Kanitz (Wright-Doppeldecker), Gustav Hänsler (4 Union-Freib-Doppeldecker) Alois Stipolschke (Jeannin-Taube).

DIE KRISE DES AÉRO-CLUB DE FRANCE.

Die Krise des Aéro-Club de France scheint jetzt überwunden worden zu sein. Der kritische Zustand hat natürlich schon längere Zeit vor dem »Fall Deperdussin« bestanden. Tiefgehende Zerwürfisse hatten sich insbesondere im heurigen Frühjahr eingestellt, als Léon Barthou, der Bruder des Ministerpräsidenten, seinen Sitz im Komitee dem Millionenschwinder Deperdussin überlassen mußte. Der Beschluß des Verwaltungsausschusses, den Gordon Bennett-Flug trotz der Verhaftung und Entlassung Deperdussins in dessen Aérodom zu Reims abzuhalten, hatte dem Faß den Boden eingeschlagen. Mehrere samstags Fliegengonstrukturen verrichteten bekanntlich auf die Mitgliedschaft und erklärten, an der Veranstaltung nicht teilnehmen zu wollen. Man rechnete daher ziemlich allgemein mit dem Rücktritt der gesamten Vorstandschaft des Klubs.

Eine wichtige Wendung erhielt die Angelegenheit in einer anfangs September abgehaltenen Vorstandssitzung. Diese nahm einen stürmischen Verlauf, aber es demissionierten weder das Komitee noch der Verwaltungsrat. Der Präsident, Herr Deutsch de la Meurthe, mahnte, indem er auf die Aufgaben hinwies, die der Aéro-Club zu erfüllen habe, dringend zum Frieden und setzte die Gründe aneinander, die die einzelnen Maßnahmen des Komitees bedingten. Die Versammlung stimmte in der Mehrheit seinem Wunsche bei, den Dingen einstweilen ihren Lauf zu lassen und beschloß dann, ebenfalls auf Vorschlag des Herrn Deutsch de la Meurthe, Herrn Léon Barthou durch Akklamation wieder zum Mitgliede des Aéro-Clubs zu ernennen. Das Ausscheiden der Komiteemitglieder Leblanc und Louis Blériot und die Demission des bisherigen Vizepräsidenten Grafen de la Vaulx wurden bieran einfach zur Kenntnis genommen.

Léon Barthou, unstreitig einer der bedeutendsten und fähigsten Männer des Aéro-Clubs, nahm die Einladung an und wurde überdies zum Vizepräsidenten ernannt. Damit war die bitterste Affäre gut gemacht.

Am 18. September demissionierte der ganze Ausschuss, um dem Ausschusse freie Hand zu einer durchgängigen Erneuerung zu lassen. Das Resultat der Wahl des neuen Verwaltungsrates ist uns dieses gewesen:

Präsident: M. Deutsch de la Meurthe.

Vizepräsidenten: M. M. Barthou, Soreau und Balsan. (Die Demission des Grafen de La Vaulx ist ohne wesentliche Diskussion angenommen worden).

Schriftführer: M. J. Besançon.

Kassier: M. A. Granet.

Mitglieder: MM. Kommandant Ferras, Robert Esnault-Pelterie, Tissandier, Leblanc und Rousseau.

TODESOPFER.

Der deutsche Fliegengführer Hans Lorens stieg am 12. September morgens auf dem Flugfelde zu Bork mit einem Grade-Eindecker auf einem Fluge um die Danzprämie der Nationalfliegenspende an. Nach zwei Stunden und einigen Minuten schickte er sich zur Landung an und ging zu einem Gleitflug über, welcher sehr steil angesetzt war. Plötzlich klappten die Tragflächen des Eindeckers nach hinten und der Apparat fiel rapid in Spiralen zu Boden. Beim Aufschlag auf die Erde fing das ausgelassene Benzin Feuer und der Apparat verbrannte zum Teil. Der Flieger war sofort tot. Die Leiche ist verkohlt.

Der auch in Österreich bekannte rumänische Aviatiker Ingenieur Anrel Vlaicu ist am 13. September zu Tode gestürzt. Näheres an besonderer Stelle.

Am 16. September fiel der Flieger Max Lillie bei Galesburg in Illinois aus 60 m Höhe herab und war sofort tot.

Am 17. September stürzte auf dem Flugplatze von Bassart bei Antwerpen der belgische Flieger Leutnant Godefroy aus ungefähr 50 m Höhe ab. Leutnant Godefroy erlitt keine äußerlichen Verletzungen, jedoch eine überaus starke Gehirnerschütterung. Er wurde bewußtlos in das Antwerpener Krankenhaus geschafft. Dort ist er, ohne das Bewußtsein wieder erlangt zu haben, seiner schweren Verletzung erlegen.

Am 20. September stürzte in Sebastopol der russische Artillerieleutnant Fischer bei einem gewagten Spiraleingriff ab und ersching sich. Das Kommando der Militärfliegerabteilung hat daraufhin den Militärpiloten diese Art der Gleitflüge auf das strengste verboten.

Am 23. September stürzte bei Mogador (Marokko) ein von Casablanca kommender französischer Militär-aéroplan hinter dem Hafen von Safi aus 300 m Höhe ins Meer. Mehrere Hundepampboote eilten zur Stelle und fachten einen Sappen an, der sich schwimmend zu retten suchte. Der Apparat und dessen Führer Leutnant Cases waren bereits in den Wellen verschwunden.

Am 24. verlor gleichfalls im französischen Afrika ein Offizier das Leben. Leutnant Soleillant stürzte bei

Udschda, als er nach einem großen Fluge landen wollte, aus 50 m ab und war sogleich tot.

Am 26. September abends stürzte auf dem Flugplatz Johannisthal Oberleutnant Schulz mit einem Eindecker aus einer Höhe von 50 m ab und blieb tot am Platze.

Die Zahl der gestürzten Aviatiker beträgt nach einer Zusammenstellung des »Standard« im heurigen Jahre bis Mitte September bereits ebensoviel wie im ganzen Jahre 1912, nämlich 117. Von den 343 Opfern der Flugmaschine, die in der Zusammenstellung vorkommen, entfallen 96 auf Frankreich, 78 auf Deutschland, 51 auf Amerika, 37 auf Großbritannien, 23 auf Italien, 21 auf Rußland, 8 auf Österreich-Ungarn; die Schweiz verzeichnet 6 Opfer, Belgien 5, Griechenland, Japan und Argentinien je 3, Rumänien und China je 2 und Brasilien, Peru, Holland, Chile und Montenegro je 1 Toten.

The Airship and Aeronautical Engineer

Vorzügliches, monatlich erscheinendes Fachblatt,
herausgegeben von

„The Airship Newspaper Co.“
37, Essex Street, Strand, London W. C.

Abonnement jährlich 6 Shillings.

LA REVUE DE L'AVIATION

DE L'AUTOMOBILE ET DES SPORTS
PUBLICATION MENSUELLE ILLUSTRÉE

4^e ANNÉE.

Paraissant le 1^{er} de chaque mois.

4^e ANNÉE

Le Numéro 75 centimes. **ABONNEMENTS:** FRANCE, un An 6 francs; ETRANGER, un An 8 francs.

DIRECTION-REDACTION: 3, Avenue de l'Opéra, 3, PARIS.

TÉLÉPHONE: 251-84.

Niederösterreichische Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

- | | |
|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I. Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt: | Versicherungen in ganz Gleichheiten auf das Leben der Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erlebens-, Ansatter- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung); vorteilhafteste Alters-Invaliditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse; |
| II. Brandschaden-Versicherungsanstalt: | Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten; |
| III. Hagel-Versicherungsanstalt: | versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen; |
| IV. Vieh-Versicherungsanstalt: | versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer an ihrem in Niederösterreich eingestellten Rind-, beziehungsweise Pferdebestande erleiden sollten; |
| V. Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt: | Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschaden-Versicherungen. |

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE“ geboten.

Sitz der Anstalten: WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betheiligen beabsichtigen, belieben ihre Adresse bekanntzugeben.

ÖSTERREICHISCHER LUFTSCHIFFER-VERBAND.

(Offizielle Mitteilungen.)

Österr. Aëronautische Kommission.

Die Österreichische Aëronautische Kommission hielt am 20. September eine Sitzung ab. Da der Präsident Freiherr von Economo verhindert war, übertrug die Versammlung Herrn Generaldirektor Alexander Cassinone den Vorsitz.

Die Beratung galt dem Denkmal für Wilhelm Kress und den Gedenktafel für Friedrich Ritter von Loessl und Hauptmann Theodor Scheimpflug, durch welche Erinnerungsschilder der Österreichischen Luftschiffahrt am 7. März 1913 auf Antrag des Herrn Oberstleutnant Hoernes das Andenken dieser drei Männer zu ehren beschlossen und mit der Durchführung ein besonderes Denkmalkomitee betraut hatte. Es lag der Bericht über die bisherige Tätigkeit dieses Komitees vor, insbesondere über die Beschlüsse seiner letzten Sitzung. Die Ausführung aller drei Widmungen steht unmittelbar vor der Fertigstellung. Die Kosten sind zu ungefähr einem Drittel durch Beiträge aus dem Kreise der Luftschiffahrt und ihrer Freunde aufgebracht, ferner werden noch weitere Beiträge von Seiten der in der Österreichischen Aëronautischen Kommission vertretenen Vereine erwartet; einen etwa dann noch erforderlichen Zuschuß beschloß die Österreichische Aëronautische Kommission aus ihren Beständen zu leisten.

Die Enthüllung des Kress-Denkmales in Tullnerbach wurde gemäß dem Vorschlage des Denkmalkomitees

auf Sonntag den 5. Oktober, $\frac{1}{2}$ 12 Uhr vormittags, festgesetzt. Die Einladungen ergehen im Namen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes durch dessen Denkmalkomitee, dem auch die Durchführung der Feier obliegt. Man hofft, daß die Feierlichkeit die Anzeichnung der Teilnahme eines Mitgliedes des kaiserlichen Hauses erhalten werde. Die Eröffnungssprache wird der Präsident des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes entweder selbst halten oder hierzu eine entsprechende Persönlichkeit delegieren. Das Denkmal erhält als Inschrift die gegenständlichen Daten und den Zusatz: »Gestiftet auf Anregung des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes.«

Die Erinnerungstafel für Oberingenieur Friedrich Ritter von Loessl, die an der Villa Gentiana in Ansee angebracht wird, ist nach Angaben des Herrn Oberstleutnant Hoernes ausgeführt und mit Inschrift versehen worden. Die Durchführung der Enthüllungsfeier wurde Herrn Oberstleutnant Hoernes übertragen, der sie gleichfalls auf den 5. Oktober angesetzt hat; es wurde beschlossen, daß das Denkmalkomitee Herrn Oberstleutnant Hoernes einlade, diese Feier eventuell zu verschieben und als Vertreter des Österreichischen Luftschiffer-Vereines in Böhmen der Enthüllung des Kress-Denkmales beizunehmen.

Die Beschlußfassung über die Enthüllung der Gedenktafel für Kapitän zur See langer Fahrt Hauptmann Theodor Scheimpflug an dessen Wohnhaus in der Sternwartestraße in Wien wurde verschoben.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Couannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques.
Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

The National Aeronautic
Magazine of America

„FLY“

ISSUED MONTHLY.

Balloons Airships Flying Machines.

From thirty to fifty beautiful illustrations each number
A popular magazine read by everybody interested in
Aeronautics. Send Postoffice order for \$ 1.50 for a
year subscription to the

AERO PUBLISHING COMPANY

BETZ BUILDING, PHILADELPHIA, PA.

Sample copies 10 cts. each.

Bei der Wichtigkeit astronomischer und meteorologischer Kenntnisse für die Luftschiffahrt empfehlen wir allen Interessenten ein Abonnement auf die Illustrierte Halbmonatsschrift für Astronomie und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD
Direktor der Treptow-Sternwarte.

Der 13. Jahrgang begann am
1. Oktober 1912.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede
Buchhandlung und den
Verlag der Treptow-Sternwarte,
Berlin-Treptow.

Bezugspreis für Deutschland und Österreich-Ungarn **vierteljährlich M. 3.—**
(für das Ausland vierteljährlich M. 4.—).

K. K. ÖSTERREICHISCHER AÉRO-KLUB.

(Offizielle Mitteilungen.)

Der Anaschluß des k. k. Österreichischen Aéro-Klubs hielt am 10. September unter dem Vorsitz des Präsidenten Constantin Freiherrn von Economo eine Sitzung ab. Anwesend waren die Herren: Vizepräsidenten Major Hinterstoisser und A. von Stasser; Anschlußmitglieder G. Bader, Kommerzialrat C. Castiglioni, Hauptmann A. Engel, Hauptmann H. Hoffory, R. Hubel, M. Mantner, Dr. A. Schleib, Hofrat Dr. Pollak und Dr. Labek.

Vor Eröffnung der Sitzung beglückwünschte Vizepräsident Major Hinterstoisser im Namen des Ausschusses den Präsidenten zu der allerhöchsten Anzählung, die dem Präsidenten für sein nimmermüdes, erfolgreiches Wirken auf dem Gebiete der Luftschiffahrt zu teil wurde. Gleichzeitig überreichte er ihm im Namen des Ausschusses eine goldene Zigarettentasche mit den Unterschriften sämtlicher Anschlußmitglieder. Der Präsident dankt für die Glückwünsche und die prächtige Erinnerungsgabe und beglückwünscht Kommerzialrat Castiglioni zu der geschmackvollen Ausführung der nach seinen Angaben angefertigten Ehrengabe.

Seit der letzten Anschlußsitzung wurden folgende Pilotendiplome ausgestellt: A. Aviatice Piloten: Nr. 116 Oberleutnant Julius Cato, Nr. 117 Ernst Platz, Nr. 118 Oberleutnant Hugo Schwab, Nr. 119 Oberleutnant Josef Smetana, Nr. 120 Leutnant Karl Sabeditsch, Nr. 121 Oberleutnant Eugen Kara, Nr. 122 Leutnant Artur Böhm, Nr. 123 Oberleutnant Robert Schwarz, Nr. 124 Oberleutnant Leopold Zickero, Nr. 125 Leutnant Karl Hoppner, Nr. 126 Zugführer Georg Wally, Nr. 127 Oberleutnant Erich Kahler, Nr. 128 Linienerschiffleutnant Franz Mikuletsky, Nr. 129 Leutnant Richard Hübner, Nr. 130 Linienerschiffleutnant Gustav Klasing, Nr. 131 Leutnant Albert Sanchez de la Cardes, Nr. 132 Leutnant Manfred Georgievic, Nr. 133 Linienerschiffleutnant Hugo von Viktorin, Nr. 134 Oberleutnant Robert Oswald, Nr. 135 Herr I. P. Pendhaya (U. S. A.), Nr. 136 Fregattenleutnant Karl Cerri, Nr. 137 Fregattenleutnant Konstantin Maglic, Nr. 138 Fregattenleutnant Gianco Prebenda, Nr. 139 Oberleutnant Karl Sternisch, Nr. 140 Fregattenleutnant Otto von Fiala, Nr. 141 Fregattenleutnant Alois Kaindel.

B. Wasserflugschiffpilot: Nr. 1 Linienerschiffleutnant Wenzel Wosceck.

C. Kugelballonpiloten: Nr. 65 Herr Hermann Schwaighofer, Nr. 66 Leutnant Otto Haidinger.

In den Klub werden neu aufgenommen: als ordentliche Mitglieder die Herren: Leutnant Ernst Haner, Linienerschiffleutnant Cerri, Dr. Edgar Franckel, Hans Leinkauf, Felix Edler von Neumann, Oskar Schmahmacher, Emanuel Aufrecht; als außerordentliches Mitglied Franz Leutnant Haner.

Der Präsident teilt mit, daß der Fahrtenausschuß beschlossen hat, am 28. September eine Fuchsballonfahrt und am 12. Oktober eine Ballonverfolgung in Gemeinschaft mit dem k. k. Österreichischen Automobil-Klub zu veranstalten. Für die Fuchsballonfahrt sind bisher Nennungen eingelaufen von Generaldirektor A. Cassinone, Hauptmann Engel, Hauptmann Hoffory; es geben weitere Nennungen ab: Präsident Baron Economo, Herr Max Mantner und Hauptmann Hoffory für zwei Ballons im Namen der Luftschifferoffiziere, so daß bisher insgesamt sieben Ballons für diese Wettfahrt genannt erscheinen.

Der Präsident macht weiters die Mitteilung, daß das Anschlußmitglied Dr. von Schrötter durch Verleihung des Franz-Josef-Ordens Allerhöchst ausgezeichnet wurde. Das Präsidium hat Herrn Dr. von Schrötter im Namen des Klubs beglückwünscht.

Herr Dr. von Schrötter übernahm auch die Vertretung des Klubs bei dem Wiener Kongreß für Rettungswesen. Am Ende des Monats in Frankfurt a. M. tagenden internationalen juristischen Kongreß wird Herr Dr. von Komornisky als Delegierter des Klubs teilnehmen.

Ein langjähriges Mitglied des Klubs, Herr August Wändorfer, hat infolge seiner Übersiedlung seinen Aus-

tritt aus dem Klub angemeldet. Die Mitteilung wird mit dem Ausdruck des Bedauerns zur Kenntnis genommen.

Die Verhandlung des Punktes 9 der Tagesordnung, Antrag des Fahrtenausschusses auf Abänderung der Bestimmungen über die Gordon Bennett-Fahrt dahin, daß diese in Hinkunft mit Ballons von 1600 m³ auszufahren sei, wird vertagt.

Der Präsident teilt ferner mit, daß Se. k. n. k. Hoheit Erzherzog Josef Ferdinand am 31. August seine 100. Ballonfahrt absolviert habe und daß ihm aus diesem Anlasse gemäß dem seinerzeitigen Beschlusse des Ausschusses die große goldene Klubmedaille nebst den Glückwünschen des Klubs überreicht wurde.

In der letzten Sitzung des Fahrtenausschusses wurde die Ansetzung der Ballons für die Fuchsballonfahrt am 28. September vorgenommen. Sie ergab für die Starts der Ballons die Reihenfolge: Fuchsballon: Herr Maximilian Mantner mit Ballon »Austria«; 1. Herr Ingenieur Ernst Müller mit Ballon »Wimpaspinge«; 2. Herr Präsident Baron Economo mit Ballon »Sonia«; 3. Herr Dr. Ednard Ethofen mit Ballon »Tilly«; 4. Herr Hauptmann Adolf Engel mit Ballon »Vindobona«; 5. Herr Leutnant Max Macher mit Ballon »Ragna«; 6. Herr Vizepräsident Alexander Cassinone mit Ballon »Excelsior«; 7. Herr Ednard von Sigismund mit Ballon »Astarte«; 8. Herr Hauptmann Wilhelm Hoffory mit Ballon »Hohensalzburg«; 9. Herr Oberleutnant Heller mit Ballon »Hungaria«. Die Leitung der Füllung und des Aufstieges übernahm Herr Major Franz Hinterstoisser.

Ballonverfolgung durch Automobile.

Der k. k. Österreichische Aéro-Klub und der k. k. Österreichische Automobil-Klub veranstalten Sonntag den 12. Oktober vormittags eine Ballonverfolgung durch Automobile, die am Füllplatz des k. k. Österreichischen Aéro-Klubs bei den städtischen Gaswerken in Leopoldau beginnt. Zugelassen sind alle Kategorien von Kugelballons, außer dem Führer muß jedoch mindestens ein Passagier mitgenommen werden. Die Anzahl der startenden Ballons und verfolgenden Autos ist unbeschränkt. Sollten nur zwei Ballons starten, so findet die Wettfahrt nicht statt. Die Veranstaltung ist offen für Führer von Vereinen des Österreichischen Luftschifferverbandes und für alle kartierten Automobil-Klubs. Neנגeld 50 K.; startende Ballons erhalten das halbe Neנגeld rückersetzt. Als Neנגeld gilt der volle Betrag des Neנגeldes. Automobile entrichten kein Neנגeld. Anmeldungen sind bis 1. Oktober zu richten für Ballons an das Sekretariat des k. k. Österreichischen Aéro-Klubs, für Autos an das Sekretariat des k. k. Österreichischen Automobil-Klubs. Alle Führer der Ballons müssen um 8 Uhr am Klubplatz eintreffen. Alle Autos müssen um 1/9 Uhr eintreffen. Um 1/9 Uhr Besprechung aller an der Wettfahrt beteiligten Personen. Start des ersten Ballons um 9 Uhr. Im Falle ungünstiger Witterung kann die Wettfahrt auf einen anderen Tag verschoben werden. Die diesbezügliche Entscheidung trifft die Sportkommission.

Die Sportkommission, Preisrichter und Starter werden aus der ständigen Sportkommission des k. k. Aéro-Klubs ernannt und ergänzt durch Organe des k. k. Österreichischen Automobil-Klubs zusammengesetzt.

Es wird die Annahme einer militärischen Grundlage supponiert.

Die Ballons werden in Intervallen von Minimum 15 Minuten hochgelassen. Start der betreffenden Autogruppe erfolgt entweder gleichzeitig oder früher, dies hängt von der Windrichtung (Stadt) und Stärke ab. Diesbezüglich bestimmt die Sportkommission. Jeder Ballon trägt gut sichtbare Nummern. Die Sportkommission bestimmt durch das Los die Einteilung der Autos in Gruppen, welche je einen Ballon zu verfolgen haben. Jedes Auto bekommt die Nummer des zu verfolgenden

Ballons. Ballonstart nach der Reihe, wie sie fertig werden; sie erhalten die Nummern nach der Reihenfolge des Starts.

Sieger: Ballon, wenn innerhalb 90 Minuten (diese zählen von dem Moment des Reißens des Ballons) kein Insasse des Antos den Ballonkorb berührt. Antos, dasjenige, dessen Insassen (einer) innerhalb 90 Minuten den Ballonkorb nach dem Reiß des Ballons berührt hat oder den Ballonkorb auch bei irgend einer freiwilligen oder unfreiwilligen Landung berührt hat. Die Zeit ist zu nehmen von einem Insassen des Ballons, welcher hierzu vor der Abfahrt von der Sportkommission bestimmt wird (als Unparteiischer). Falls ein gerissener Ballon auf Bäumen liegt und der Ballonkorb in den Ästen hängt, so genügt das Berühren des betreffenden Baumstammes. Zwischenlandungen der Ballons sind gestattet, ein Aussteigen von Passagieren oder Wechsel von Passagieren nicht. Wenn ein Auto einen anderen Ballon als denjenigen, für welchen es bestimmt war, erreicht, so zählt dies nicht.

Die Maximallänge der Fahrt (Luftlinie) für Ballons ist unter allen Umständen und Verhältnissen 60 km (sechzig), die Maximaldauer der Fahrt vom Moment des Starts bis zum Reiß des Ballons unter allen Umständen und Verhältnissen vier Stunden, falls der Himmel

bedeckt ist, dürfen die Ballons unter keinen Umständen in oder über den Wolken fliegen.

Soviel Ballons, soviel Preise.

Ballonfahrer sind verpflichtet, falls mehrere Verfolger gleichzeitig sich dem Korb nähern, genuestens festzustellen, wer den Ballonkorb zuerst berührt; sie bilden die Schiedsrichter. Der Unparteiische im Ballonkorb hat genuestens auf die Einhaltung der Zeit zu sehen. Die Autobesitzer sind verpflichtet, einen Sitz im Auto für Rücknahme eines Balloninsassen freizubehalten, wenn sie in Sicht eines der gelandeten Ballons sich befinden. In jeder Gruppe wird ein Gruppenleitungswagen, unbeschadet des Rechtes an der Beteiligung der Verfolger, bestimmt, welcher verpflichtet ist, einen Sportkommissär mitzunehmen. Auch Ballonfahrer sind verpflichtet, innerhalb 24 Stunden den Fahrbericht an das Sekretariat des k. k. Österreichischen Aero-Klubs einreichen. Ebenso müssen eventuelle Proteste innerhalb 24 Stunden beim k. k. Österreichischen Aero-Klub eingereicht werden.

Für diese Veranstaltung sind bereits sechs Ballons angemeldet. Die Durchführung hängt nun davon ab, ob auch genügend Nennungen von Automobilen erfolgen.

NOTIZEN.

IN BUDAPEST findet am 5. Oktober ein vom ungarischen Aviatiker-Verband arrangiertes Flugfest statt.

IN TOKIO verunglückte am 18. September der Leutnant Takeda mit einem Farman-Doppeldecker, indem der Apparat Feuer fing und der Flieger schwere Brandwunden erlitt.

KARL ILLNER hat wieder zwei Flugschüler herangebildet; die zwei neuen Aviatiker, namens Pletschmann und Sattler, haben ihre Pilotenprüfung am 18. September bestanden.

BEI LÖBAU in Sachsen landete am 14. September mittags der am Abend vorher in Wien aufgestiegene Militärballon »Ragusa« mit den Luftschifferoffizieren Major von Umlauf und Leutnant Macher.

EIN HÖHENWELTREKORD wurde am 28. September in Reims geschaffen. Gilbert erreichte bei dem dortigen Flug-Meeting 6000 m Höhe. Die Leistung harret noch ihrer offiziellen Bestätigung.

IN GLOGGNITZ hielt am 22. September auf Einladung des Deutschen Volkvereines in der dortigen Turnhalle der Wiener Schriftsteller Hans von Orrell einen Lichtbildervortrag über die Luftschiffahrt und erntete reichen Beifall.

VON SCHWEDEN nach Pommern, über die Ostsee, flog am 24. September der schwedische Aviatiker Dr. Thulin. Er verließ um 6 Uhr früh Landskrona und kam um 8 Uhr früh in Stalsund an. Die Entfernung beträgt 180 km.

EIN KONGRESS für Luftrecht tagte soeben in Frankfurt a. M. Vertreten waren Österreich, Deutschland, Frankreich, Schweiz, England, Belgien und Italien. Den Vorsitz führte der ehemalige Unterstaatssekretär Professor Dr. von Mayer.

IN PILSEN vollführte am 14. September der Aviatiker Cibak in Anwesenheit von 5000 Zuschauern einen Schauflug. Er flog 400 m hoch und landete nach 13 Minuten, wobei der rechte Pneumatik platzte. Weitere Aufstiege wurden dadurch unmöglich.

EIN GROSSES MARINEFLUGZEUG stellt die Firma Short Brothers für die englische Admiralität her. Man erwartet, daß die für fünf Insassen berechnete Maschine, die zwei Motoren erhalten dürfte, eine Fahrtdauer bis zu 24 Stunden werde erreichen können.

SEITLICHES UMKEHREN des Aéroplans im Fluge ist am 20. September dem Aviatiker Chanteloup in Douai gelungen. Er benützte zu seinem waghalsigen Experiment einen Candron-Doppeldecker. Das Aufrichten des Aéroplans geschah auf derselben Seite wie das Kippen.

BEI DEN MANÖVERN in Südböhmen ereignete sich am 13. September abends ein leichter Aéroplanunfall. Der Apparat »Buddha« stürzte infolge Motordefekts einige Meter vor dem aufstiege beobachtenden zahlreichen Publikum ab. Der Apparat wurde beschädigt. Der Pilot und sein Passagier, ein Offizier, blieben unverletzt.

EINE »FÜRSTENFAHRT« durch den Taunus und zum Rhein machte am 12. September das Passagierluftschiff »Viktoria Louise« von Frankfurt a. M. aus. In der Kabine befanden sich das Großherzogpaar von Hessen, Prinzessin Louise von Battenberg und die Prinzen Andreas und Alexander von Griechenland mit Gefolge.

PÉGOUD, der Flieger des Looping the Loop, ist an mehreren Abenden in dem Pariser Variété Folies-Bergères aufgetreten, natürlich nicht, um dort zu fliegen, sondern um über seine Erlebnisse und Eindrücke vorzutragen. Er debütierte am 17. September unter tausendem Beifall. Über seine neuesten Flüge wird an besonderer Stelle berichtet.

DIE FUCHSBALLONFAHRT, die der k. k. Österreichische Aero-Klub am 28. September abhielt, nahm einen vorzüglichen Verlauf. Acht Ballons starteten. Die Resultate werden in einer Sitzung des Fahrtenausschusses ermittelt, die heute (1. Oktober) stattfindet. Wir behalten uns daher den Bericht über die Veranstaltung für die nächste Nummer vor.

DIE STÄNDIGE KOMMISSION für wissenschaftliche Luftschiffahrt hielt kürzlich in Gent eine Zusammenkunft ab. Von den Vorträgen, die gehalten wurden, seien der des Obersten Bontiaux über die Aviatik in der Sahara und jener des Ingenieurs Kammerer über die Scheimpfungsche Terrainaufnahme vom Ballon aus besonders hervorgehoben.

HENRY FARMAN erlitt am 21. September, als er in Etampes mit Mme. Darty einen Flug ausführte, einen Unfall. Bei einer zu niedrig angeführten Wendung geriet eine Tragfläche in Berührung mit dem Boden und dies verursachte ein Überschlagen des Flugzeuges. Henry Farman und Mme. Darty wurden beide verletzt, aber zum Glück nicht erheblich.

SÉGUIN ist nun auch von Paris nach Berlin geflogen. Er stieg am 13. September um 1/6 Uhr morgens in Buc bei Paris auf und flog ohne Zwischenlandung in zehn Stunden zum Flugplatz Johannisthal, wo er glatt landete. Er benützte zu seinem Flug einen H. Farman-Doppeldecker.

280 KILOMETER pro Stunde betrug die Geschwindigkeit eines Überlandfluges, den am 15. September Guillaux ausführte, indem er von Sarvagay nach Paris flog. Guillaux legte nämlich die 190 km betragende

Distanz in 50 Minuten zurück. Es ist dies die bedeutendste Geschwindigkeit, die bisher auf einem großen Fluge beobachtet wurde.

DIE AVIATIKERIN RICHER, die in Laroche-Bernard, Frankreich, Schiffsflüge unternahm, geriet am 14. September mit dem Aéroplan in eine Baumgruppe. Der Apparat verhängte sich im Geäste und schlug am. Die Fliegerin stürzte zu Boden und erlitt einen Scheukelbruch und eine schwere Gehirnerschütterung. Ihr Zustand ist sehr bedenklich.

83-2 KILOMETER Eigengeschwindigkeit entwickelte am 16. September in Farborough das in Frankreich erbaute Prall-Luftschiff »Astra-Torres XIV.«. An Bord befanden sich der Führer André Roussel, der Ingenieur Cormont, der Motorenkonstrukteur Chenn, ferner die Offiziere Kommandant Masternan, Leutnant Usborn und Leutnant Hicks, sowie zwei Mechaniker. Das Luftschiff wird von der englischen Admiralität übernommen.

AM 5 OKTOBER werden zwei von den drei Erinnerungsschildern feierlich enthüllt, deren Schaffung der letzte Österreichische Luftschiffertag beschlossen hat: in Tullnerbach das Denkmal für Wilhelm Kress und in Ansee an der Villa Gentiana die Tafel für Friedrich Ritter von Loessl. Beide Feierlichkeiten begannen um 11 Uhr 30 Minuten.

VON MOSKAU bis in die Nähe von St. Petersburg flog am 15. September der russische Militärflieger Leutnant Poplawko. Er stieg morgens in Moskau auf, machte gegen Mittag bei Twer eine Zwischenlandung, flog nach kurzer Pause weiter und landete um 2 Uhr nachmittags in Wischny-Wolschek. Leutnant Poplawko ist dann 177 Werst von Petersburg abgestürzt, wobei der Apparat in Trümmer glug. Leutnant Poplawko gab den Flug an.

BEI CARCASSONE in Südfrankreich wurde am 15. September durch einen Aéroplan ein schweres Unglück angerichtet, das Ähnlichkeit mit der Katastrophe von Büchelben hat. Anlässlich der Manöver hatte sich ein zahlreiches Publikum gesammelt. Der zu der Reservearmee General Chomars gehörige Doppeldecker geriet in eine Gruppe von Zuschauern hinein. Drei von diesen wurden schwer verletzt und vier leichter verwundet. Der Pilot blieb unverletzt.

DER ZIELWURFBWERT »Aéro-Cible Micheline« auf französischen Flugfeldern hat in seiner letzten Teilkonkurrenz folgendes Resultat ergeben: 1. Leutnant Varcin trifft 13mal mit 15 Schüssen; 2. Leutnant Lareizut und Hauptmann Lebris 7mal mit 15 Schüssen; 3. Gaubert 4mal mit 15 Schüssen. Es sei daran erinnert, daß bei diesem Bewerb Fallkörper von 71 kg Gewicht und 16 cm Durchmesser aus 200 m Höhe auf eine Scheibe von 20 m Durchmesser herabgeworfen werden.

IN LONDON fand am 20. September das sogenannte aviatische »Derby« statt, ein Rundflug von 160 km in London Umgebung. Startort und Ziel war Hendon. Hamel vollendete die Strecke in 1:15:47, Barwell in 1:18:24, Hawker in 1:20:24. Nach Vollendung des Wettbewerbes absolvierte Pickles einen Flug mit einer Dame und sauste in den Passagierplatz; glücklicherweise war dieser schon größtenteils entleert. Niemand von Zuschauern wurde getroffen, aber die beiden Insassen des Aéroplans wurden übel zugerichtet.

DER DUNNE-ZWEIDECKER, der wegen seiner besonderen Stabilität rasch berühmt gewordenen Flugapparat, der für die französische Firma Nieuport der Major Félix steuerte, hatte am 19. v. M. in Deauville eine harte Landung, wobei er zerbrach. Um den Unfall zu maskieren, wurde die Nachricht in Umlauf gesetzt, der Pilot habe, als er sich zu einer Landung vor dem Publikum gezwungen sah, den Apparat zerstört, um zu verhindern, daß die Öffentlichkeit Einblicke in die Geheimnisse dieses für die Militärverwaltung bestimmten Apparates tue.

IN OBERITALIEN findet an den Tagen vom 5. bis zum 8. Oktober ein internationaler Rundflug für

Wasserflänge statt, der mit 50.000 Lire dotiert ist. Die Veranstaltung wird von dem Kriegeministerium und dem Marineministerium unterstützt, die die besten Apparate zu einer speziellen Prüfung heranschieben werden, worauf Auktionen erfolgen. Die Strecke des Rundfluges ist Como — Bellagio — Lecco — Lodi — Cremona — Piacenza — Pavia — Pallausa — Varese — Como und mißt 370 km. Sie berührt folgende Wasserflächen und Läufe: Comersee, Adda, Po, Ticino, Lago Maggiore, Lago Varese. Außer dem großen Rundflug finden in Como auch kleinere Konkurrenzen statt.

EINEN SALTOMORTALE mit dem fliegenden Aéroplan hat, ähnlich wie Pégoud, am 11. September ein russischer Aviatiker, Leutnant Nesterow, bei St. Petersburg gemacht. Er ließ, nachdem er auf 1000 m Höhe gestiegen war, den Apparat sich vollkommen umdrehen und richtete ihn sodann nach der entgegengesetzten Seite wieder auf, worauf er glatt landete. Das Kunststück fand eine wohl unerwartete Belohnung: die Vorgesetzten des Fliegerleutnants verfügten eine 30tägige Arreststrafe, weil Nesterow ohne Not mit seinem Leben gespielt habe.

DAS MARINELUFTSCHIFF »L. 2«, welches auf der Zeppelin-Werft in Friedrichshafen vor kurzem fertiggestellt geworden ist, hat am 21. September Johannisbad aufgesucht, wo es vorläufig stationiert bleibt. Es verließ zeitlich morgens mit 23 Personen an Bord Friedrichshafen und erreichte nachmittags um 1/2 4 Uhr sein Ziel. Unter des Insassen befand sich die Marineabnahmekommission, bestehend aus dem Korvettenkapitän Benig, ferner dem künftigen Führer des Schiffes Kapitänleutnant Freyer, Oberleutnant Hirsch, dem beiden Marineoberingenieurern Rusch und Hausmann sowie Marineoberarzt Neumann. Geführt hat Kapitän Gland von der Zeppelin-Luftschiffbau-G. m. b. H.

IM WASSERFLUGZEUG flog Ingenieur Dahm in Etappen von Friedrichshafen bis Hamburg, wo er größtenteils den Lauf des Rheins benutzte. Der Abflug von Friedrichshafen geschah am 20. September vormittags. Die Fahrt Dahms, der erst Anfangs August sein Pilotenzeugnis erworben hat, ging den Rhein entlang über Schaffhausen, Kehl, wo eine Zwischenlandung vorgenommen wurde, Maunheim, Mainz nach Köln. Hier mußte der Flug wegen eines Defektes mehrere Tage unterbrochen werden; dann ging rheinabwärts weiter, durch Holland und die Nordseeküste entlang über die ostfriesischen Inseln, Borkum, Norderney und Cuxhaven nach Hamburg, wo Dahm am 28. September glücklich anlangte.

IN HAJMASKER hat ein Brand an dem Flugfeld Schaden angerichtet. Hierbei wurden zwei Flugzeugschiffe, ein Flugapparat, ein Teil des Reservematerials und der Instrumente, sowie der Ausrüstung der Fliegeroffiziere vernichtet, ein Apparat beschädigt. Zwei Zelte samt Inhalt wurden gerettet. Der Brand entstand in der Mittagspause, während sich die Offiziere und die Mannschaft in dem zirka 4-5 km vom Flugfeld entfernten Schießschulterstablishement befanden. Der Brand wurde, wie man meldet, durch einen Mauer der Fliegermannschaft verursacht, welcher sich bei Feuerwache befand und in eine uoch heiße Lötlampe Benzin nachgoß, das sich sofort entzündete und den Flügel des einen Apparates in Brand setzte.

EINE GELEGENE VERWECHSLUNG passierte am 8. September den Elrowohrer von Charentou bei Paris. In etwa 600 m Höhe zog ein großer Adler seine Kreise, der aus dem Walde von Fontainebleau gekommen war. Alles hielt ihn für ein Flugzeug und suchte aus der Art der Bewegungen die Identität des Piloten zu erraten. Schon war man fast sicher, daß es kein anderer als Pégoud, der Held des Tages, sein könne, und erwartete von Sekunde zu Sekunde den »Trick« des Umkippen, als der »Flieger« sich plötzlich sehr schnell dem Boden näherte. Jetzt erkannte man den umgebenen Gas, Frauen und Kinder erhoben ein furchtbares Angstgeschrei und stoben aus allen Richtungen auseinander. Der Raubvogel stieg wieder in die blaue Ferne und verschwand über dem Walde von Fontainebleau.

DAS BRITISCHE KRIEGSMINISTERIUM hat einen Preis von 5000 Pfund für einen in England erzeugten Flugzeugmotor ausgeschrieben, den die gestellten Bedingungen am besten entspricht. Der Motor soll 200 H.P. haben und mehr als vierzylinderig sein, das Gewicht der Motoranlage soll mit Betriebsstoff für die Pferdestärke bei sechsstündigem Lauf 499 kg nicht überschreiten, die Form des Motors muß dessen Anwendung im Flugzeug gestatten und schließlich muß der Motor vollkommen englisches Fabrikat sein. Die Preisrichter werden vom Kriegsministerium und von der Admiralität ernannt. Die Erprobung beginnt am 1. Februar 1914. Keine Firma darf mehr als 10 Motoren anmelden. Auch nicht preisgekrönte Motoren werden, wenn die Preisrichter sie als brauchbar klassifizieren, mit je 100 Pfund prämiert.

MISSLUNGENE VERSUCHE mit Rettungsfallschirmen sind nichts Seltenes. Am 16. September konnte man in Paris wieder einem solch unbefriedigenden Schauspiel beiwohnen. Der Erfinder M. Mayoux stieg mit einigen Gästen auf die etwa 70 m hohe erste Plattform der Eiffelturme. Er setzte hier zunächst auseinander, daß seine Vorrichtung aus zwei Röhren bestehe, die jede einen Fallschirm von etwa sechs Quadratmeter umschließen. Befand sich ein Pilot mit seinem Apparat in Gefahr, so habe er nur durch einen Ruck einen Prüflingbehälter zu öffnen und die entweichende Luft ließe die Fallschirme aus den Röhren, deren einer den Piloten und der andere den Apparat sicher zur Erde befördere. Beim ersten Versuch öffnete sich die Fallschirme überhaupt nicht und man ließ daher das Seil, an dem ein Aéroplan hing, gar nicht erst los. Beim zweiten Versuch gingen die Schirme auf, aber während die einen Piloten darstellende Gliederpuppe recht sanft zur Erde glitt, zerscherelte der Apparat.

EINE GEDÄCHTNISSTIFTUNG zum Andenken an den zu Tode gestürzten Obersten Cody wird in England geschaffen. Am 20. September wurde im Londoner Hippodrom unter großer Beteiligung namhafter Künstler eine Matinee veranstaltet, deren Ertragnis als Grundstock dieser Stiftung verwendet wird. Über 2000 Besucher stellten sich ein, die bis zu 20 Pfund für einen Platz bezahlten. Beliebte Schauspielerinnen verkauften Zigaretten und Souvenirs und der Verkauf der Programme brachte allein schon 700 Pfund ein. Auf dem Wege der Versteigerung wurden Karten angeboten, die zu einem Passagierflug auf einem selbstgewählten Flugzeug des Flugplatzes in Hendon berechtigten. Diese Karten erzielten Preise bis zu 35 Pfund. Den Höhepunkt der Veranstaltung bildete die Überreichung der Goldenen Medaille der Aerial League an den Sohn des Verstorbenen »für die verdienstvollen Flugeinstellungen des Jahres«. Der Ertrag der Matinee ist auf mehr als 2000 Pfund zu schätzen.

EINE ERFREULICHE WENDUNG hat der Deutsche Luftfahrer-Verband in organisatorischer Hinsicht zu verzeichnen. Es ist nämlich jener »Konventionsparagraf, der eine Art Einmischung einer Industrie-Gruppe in sportliche Angelegenheiten darstellt, glücklich abgeschafft worden, und zwar von der betreffenden Gruppe selber. Am 9. September beschloß die Konvention der Flugzeug-Industriellen im Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller, ihrerseits bei Konkurrenz nicht weiter auf dem Erfordernis der besonderen Abnahmeprüfung für diejenigen Flugzeuge zu bestehen, welche nicht von Mitgliedsfirmen der Konvention fabriziert sind. Die Konvention ging damit über eine diesbezüglichen Antrag des Deutschen Luftfahrer-Verbandes hinaus, welcher nur beauftragt hatte, außerhalb der diesjährigen Berliner Herbstflugwoche von dem Erfordernis der Vorprüfungen abzusehen. Abgesehen von anderen Momenten, wurden hierzu die Fabrikanten auch durch den Umbau bewegt, weil es sich gezeigt hatte, daß es für den Deutschen Luftfahrer-Verband sehr schwierig war, diese Bestimmung praktisch durchzuführen.

ÜBER MODEDAMEN als Fliegerinnen schreibt die »Wiener Mittags-Zeitung«: »Die neueste Leidenschaft der englischen Damen ist der Passagierflug. In den eleganten Seehäusern, wo sich Flieger eingefunden haben, in

Folkestone, Margate, Scarborough u. a., bilden die Damen das begeistertste Publikum, und von dem Enthusiasmus zu dem Wunsch, mitzufliegen, ist nur ein kleiner Schritt. Was solche Verückung der Flugknaat gezeugt erzeugt, ist wohl weniger die Verehrung der Flugmaschine als des Fliegers. In Hull ist ein kleiner, eleganter französischer Flieger, M. Salmet, 50 Damen haben ihn bereits begleitet, seit er seine Touren begann. Es ist auch zu reisen, wie galant er die Damen auf seine Flugmaschine einladet, wie er sie überredet, die Hüte abzulegen, ihnen den Schleier sicher um Kopf und Nacken zuwickeln, ihnen auf den Sitz hilft und mit einem liebenswürdigen Lächeln Mut einflößt. Und jede Frau, die einmal aufgetiegen ist, wünscht, kaum daß sie den Boden berührt, sogleich wieder zu fliegen. »Ich habe lieber Frauen als Passagiere«, erklärt Salmet, »sie haben mehr Zutrauen, sie sind beherzter, sie lachen die ganze Zeit und werfen die Arme jancbend in die Luft; die Männer sind viel vorsichtiger, manche halten sich auf ihren Sitzen fest und sehen aus, wie wenn sie direkt auf dem Wege zum Schafott wären.« Die Männer lesen offenbar mehr die Zeitungen, als die Modedamen und da finden sie eben täglich die — Abstürze.

DIE FLUGPREISE der deutschen Nationalfluggesellschaft werden nicht bloß den Fabrikanten, sondern auch den Fliegern zu gute kommen. Ein dahingehender Beschluß der Vereinigung der Flugmaschinenfabrikanten im Deutschen Reich, d. i. der Konvention der Flugzeug-Industriellen im Verein deutscher Motorfahrzeug-Industrieller, ist aus folgendem Communiqué ersichtlich: »Gelegentlich der Anschreibung der großen Preise der Nationalfluggesellschaft für die weitesten Fernflüge ist vielfach bemängelt worden, daß die Preise den Besitzern der Flugzeuge und nicht den Führern ausbezahlt werden. Die Konvention der Flugzeug-Industriellen, welcher beinahe alle namhaften Fabriken — auch die Albatroswerke G. m. b. H. sind wieder beigetreten — angehören, hat bereits vor einiger Zeit zur Frage der Teilung der Preise zwischen Fabrikanten und Fliegern Stellung genommen. Einstimmig wurde der Beschluß gefaßt, den Fliegern grundsätzlich mindestens ein Drittel der von ihnen gewonnenen Preise zu gewähren, wobei es den Fabriken unbenommen bleibt, in besonders geeigneten Fällen darüber noch erheblich hinaus zu gehen. Dieser Beschluß ist sofort dem Kuratorium der Nationalfluggesellschaft mitgeteilt worden. Man wird sagen müssen, daß diese Stellungnahme der Industrie eine den berechtigten Interessen der Flieger recht entgegenkommende ist, denn ausdrücklich ist weiter gesagt worden, daß die Fabrik sämtliche Organisationskosten und auch den Bruchschaden zu tragen hat. Wenn man nun bedenkt, daß um ein und denselben Preis vielleicht sechsmal gestartet werden muß und die Fabrik ebensooft ihre besten Flugzeuge aufs Spiel setzt und die immerhin erheblichen Organisationskosten, welche ein solcher Flug mit sich bringt, zu tragen hat, so wird man nicht umhin können, die finanzielle Situation des Fliegers hier als eine günstigere anzusehen wie diejenige der Flugzeugfabrik. Die Fabriken haben zudem jahrelang große Opfer gebracht und bisher wahrlich, alles in allem genommen, finanzielle Erfolge so gut wie nicht erzielt. Auch kann es leicht im einzelnen Falle dahin kommen, daß, wenn zu wiederholten Male um denselben Preis gestartet wird und mehrfach bedeutender Bruchschaden entstanden ist, die Fabrik von diesen Preisen überhaupt keinen Nutzen zieht, während dagegen dem Flieger in jedem Falle wohlverdienter, aber auch reichlicher Lohn sicher ist. Man wird also anerkennen müssen, daß das Vertrauen, welches das Kuratorium den Fabriken entgegenbrachte, indem es die Ausschahlung an die Besitzer der Flugzeuge festlegte, von ihnen vollständig gerechtfertigt ist.«

HIERDURCH laden wir alle Leser dieser Nummer, die noch nicht Abonnenten der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« sind, höflichst ein, wenn ihnen unser Blatt gefällt, dasselbe zu pränumerieren.

LITERATUR.

»Die Fliegerschule.« Ein Lehrbuch für den Flugschüler. Von Albert Rapp und Willy Rosenstein. Mit 19 Abbildungen und 2 Wetterkarten. Berlin-Charlottenburg 1913. Verlag von C. J. E. Volkmann Nachf. Preis M. 2.80. — Dieses nützliche Büchlein eröffnet eine Serie »Volkmanns Bibliothek für Flugwesen«, von der man sich, nach dem ersten Bande zu urteilen, Gutes versprechen darf. Der angehende Flugschüler wird gerne zu diesem wirklich praktischen und handlichen Behelf greifen.

»Das hohe Ziel.« Roman von Wilhelm Rubiner. Berlin 1913. Deutsches Verlagshaus Bong & Co. Preis 4 M. — Wilhelm Rubiner führt den Leser mitten hinein in die Kreise der Flieger und Flugzeugkonstrukteure, mitten hinein in die Vielgestaltigkeit einer jungen aufstrebenden Fabrik. Mit großer Gestaltungskraft entrollt er das Schicksal zweier Fabrikanten, die, umgeben von wirtschaftlichen Krisen, ihr Unternehmen mit ungeheuren Schwierigkeiten zu halten suchen, bis sie schließlich doch der Macht des Großkapitals weichen müssen. Der eine von ihnen, Erhard Höfer, wird zum Helden des Romans, der den Leser beständig in Spannung hält und sich durch starke Handlung und lebensvolle Darstellung der Charaktere gleichermaßen auszeichnet.

»Motor.« Illustrierte Monatschrift für die Interessen des Automobil-, des Motorbootwesens und der Luftschifffahrt. Berlin 1913. Verlag Gustav Braunbeck. Preis 1 M. — Die Septembernummer des »Motor« reicht sich ihren Vorgängern würdig an. Ein farbig illustrierter Artikel berichtet über das Rennen um den Grand Prix de France, in dem die deutschen und französischen Wagen heiß um den Sieg stritten. Generalsekretär Dr. jur. Sperling bespricht eine für die Automobilisten höchst aktuelle Frage, nämlich die Erhöhung der deutschen Automobilsteuer, die nach einigen Tageszeitungen beabsichtigt sein soll. Die landschaftlichen Schönheiten, die Salzburg und Tirol dem Automobilisten bieten, enthält Generalmajor Meyer in einem trefflich illustrierten Artikel. Die Entwicklung der Marineinfahrt, ein zurzeit besonders interessantes Thema, bespricht der Pilot Kapitänleutnant a. D. Golts, der ein sehr umfassendes, scharf umrissenes Bild hiervon gibt. Seine Darstellung wird durch eine Reihe ausgewählter, sehr instruktiver Illustrationen unterstützt. Die beiden größten Fliegerveranstaltungen des vergangenen Monats, die Gelsenkirchener Jubiläumswoche und der ostpreussische Rundflug, werden von Professor Dr. Bamler in fesselnder Form bearbeitet. Einen interessanten Vergleich ermöglicht der Aufsatz über das englische Militärluftwesen, der an Hand zahlreicher Abbildungen ein getreues Bild der in England in Benutzung stehenden Militärluftmaschinen gibt. Rudolf Schlatter läßt in der Schilderung einer Sturmnacht auf dem Motorboot alle Sensationen miterleben, die er auf dem Bodensee im Gewittersturm nachts über sich ergehen lassen mußte. Auch die Streitfrage der Zeit, »Links oder rechts fahren?«, wird von berufenster Seite behandelt. Die erste deutsche Lokomotive mit Diesel-Motoren, konstruiert von Oberbaurat Klose, die zwischen Berlin—Potsdam—Magdeburg versuchsweise von der preussischen Eisenbahnverwaltung in Betrieb gesetzt wird, ist in Wort und Bild zum ersten Male im »Motor« veröffentlicht. Auch der Diesel-Motor in der Schifffahrt ist in einem längeren Artikel behandelt, der interessante Aufschlüsse über die Verbreitung gibt, die der Diesel-Motor hier bereits gefunden hat. Aus dem Inhalt der glänzend ausgestatteten Nummer sei hervorgehoben: »Der Grand Prix de France« (illustriert), »Welche Gründe müssen auch vom Standpunkte der Reichsregierung zur Ablehnung einer Erhöhung der Automobilsteuer führen?« von Dr. jur. Sperling, Generalsekretär des V. D. M. L., »Anfahrten im Salzburger Land und Tirol« von Generalmajor S. D. H. Meyer (illustriert), »Die Jubiläumswoche der Westdeutschen Fluggesellschaft« von Professor Dr. Bamler (illustriert), »Die Entwicklung der deutschen Marineinfahrt« von

Kapitänleutnant a. D. Golts (illustriert), »Der ostpreussische Rundflug« (illustriert), »Das englische Militärluftwesen« (illustriert), »Eine Sturmnacht im Motorboot« von Rudolf Schlatter, »Fliegerfremde« von Erwin Heintschel, »Die erste deutsche Diesel-Motorenlokomotive« von Doktor Albert Neuburger (illustriert), »Die Verwendung des Diesel-Motors in der Schifffahrt« von Ingenieur F. Achilles (illustriert), »Berchtesgaden, ein Eldorado für Automobilisten« von Fritz Beschke (illustriert), »Links oder rechts fahren?«, »Neue deutsche Patente« (illustriert), »Motor und Kamera«, »Ausrüstung und Zubeihör« (illustriert).

BRIEFKASTEN.

H. in Warneümünde. — Besten Dank und herzlichste Grüße!

»ADLER« in P. — Der schweizerische Flieger Oskar Bider ist es gewesen, der am 13. Juli 1913 die Berner Alpen überflog. Er stieg damals um 4 Uhr 30 Minuten morgens in Bern auf, schraubte sich in drei großen Schleifen auf eine Höhe von etwa 3000 m hinauf und schlug, auf dieser Höhe angelangt, den Weg ins Oberland ein; von Lenk aus überflog er die Kette der Berner Alpen in 8400 m Höhe zwischen Wildhorn und Wildstrubel. Bider landete in Sitten, der Hauptstadt des Wallis, um 6 Uhr 19. Der junge Flieger, ein Basler von Geburt, ist 22 Jahre alt; er hat sich sein Pilotenbrevet im letzten Winter in der französischen Fliegerschule in Pau erworben und schon im Januar eine grandiose Leistung vollbracht; er ist am 22. Januar von Pau nach Madrid über die Pyrenäen geflogen.

ENCYCLOPÉDIE DE L'AVIATION

REVUE MENSUELLE
DES PUBLICATIONS
AÉRONAUTIQUES

« Véritable dictionnaire des sciences aéronautiques, cette publication est rigoureusement tenue à jour par un comité d'ingénieurs. Grâce à sa classification alphabétique, on y trouve instantanément la source de tous renseignements, documents, explications, descriptions, méthodes de calcul. »

== ABONNEMENT D'UN AN ==
FRANCE : 6 Francs / ÉTRANGER : 7 Francs
== Numéro Specimen franco : 60 centimes ==

LIBRAIRIE AÉRONAUTIQUE
32, rue Madame, Paris

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien“.

Nummer 20.

Wien, 15. Oktober 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Das Gordon Bennett-Flugmeeting. — Im „Sphinx“ über die Alpen. — Gordon Bennett-Hallenfahrt. — Der Seesling in Italien. — Vom Mittelmeerflug. — Mühlhausen—Warschau. — Die Fußballfahrt in Wien. — Der Pommeroy-Pokal. — Oberleutnant Stoffen in Frankreich. — Die Berliner Herbstflugwoche. — Das Kross-Denkmal in Tulln/Donau. — Die Looz-Gedenktafel in Ansees. — Der Jarkischa-Kongress. — Verbotszonen in Deutschland. — Vom deutschen Verein in Böhmen. — Todesopfer. — K. k. Österreichischer Aëro-Klub. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

DAS GORDON BENNETT-FLUGMEETING.

REKORDS AUF REKORDS

Das große Flug-Meeting in Reims, das sich um das Gordon Bennett-Wettbewerb gruppierte, war ein schöner Erfolg. Nicht daß Vollerfolg heuer mehr Konkurrenten um das vielbegehrte Siegeszeichen der bedeutendsten Geschwindigkeitsprüfung des Jahres gerungen hätten; in diesem Punkte gab es leider keinen Fortschritt gegen die bisherigen Gordon Bennett-Rennen, die zumeist auf bloße Duelle hinausliefen oder gar zum Alleingang zusammenschrumpften. Auch heuer also spielte sich das Rennen zwischen nur wenigen Fliegern oder, besser gesagt: wenigen Maschinen ab. Aber dafür war das Meeting, was die Leistungen dieser wenigen anbelangt, geradezu voll von Sensationen und Überraschungen. Gelang es doch unter anderem zum ersten Male, eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 200 km zu erzielen!

Das Meeting erstreckte sich über drei Tage, nämlich den 27., den 28. und den 29. September, wovon der letzte Tag dem Gordon Bennett-Rennen gewidmet war. Betreffs der Art dieses Wettbewerbs sei daran erinnert, daß für heuer eine Überlandstrecke (in geschlossenen Runden) von insgesamt 200 km vorgeschrieben war. Eine Minimalgeschwindigkeit war nicht normiert. Zwischenlandungen waren gestattet; Maschinenwechsel war verboten.

In Reims herrschte anfangliches Gedränge. Die Hotelzimmer waren lange Zeit voraus zu hohen Preisen vergeben, so daß die Zuschauer mit nicht geringen Unterkunftskosten zu kämpfen hatten. Dazu kam noch, daß an einem Tag des Meetings die Straßenbahnangelegten streikten und die Kommunikation daher erschwert war.

Trotz den verschiedenen Schwierigkeiten war jedoch das Publikum von Anfang bis zu Ende sehr zahlreich und in guter Stimmung. Glücklicherweise spielte auch das Wetter keinen bösen Streich, sondern gab den Kämpfern Gelegenheit, ihre Kräfte aufs äußerste zu entfalten. Wenn nur mehr solcher Kämpfe dagewesen wären! Die Konkurrenzen, namentlich der Hauptbewerb, wären noch unvergleichlich interessanter gewesen, als sie schon waren, wenn es mehr Teilnehmer gegeben hätte. Die Internationalität des Gordon Bennett-Wettbewerbs kam sozusagen gar nicht zum Ausdruck. Man erinnert sich, daß die Nennungen folgende waren:

Amerika: unbestimmt.

Belgien: Crombes (Depardon).

Deutschland: Hennig (Schwade).

England: unbestimmt (Morane).

Hamel (Bristol).

Frankreich: drei Teilnehmer.

Italien: Gabardini (Cevasco).

Diese Nennungsliste versprach einen regen Wettstreit, viel Abwechslung. Statt dessen fand wieder das traditionelle Duell zwischen zwei Nationen statt, diesmal zwischen Frankreich und Belgien; oder, wenn man es genauer sagen will: die Franzosen flogen unter sich um die Wette, während der Belgier Staffage machte, wenn auch in ehrenvoller Haltung.

Dieser geradezu charakteristische Verlauf der Gordon Bennett-Konkurrenzen ist natürlich in der geringen Anzahl der gleichwertigen Rennmaschinen begründet. In jedem Jahr stehen zwei oder drei Monstremaschinen einander gegenüber, neben denen die anderen Apparate einfach verschwinden. Niemand will in einen gasauswühlenden Kampf gehen und so entstehen die schon erwähnten »Duells«.

In Reims ist auch das erste Gordon Bennett-Meeting abgehalten worden, und zwar im Jahre 1909. Das Rennen ging über 20 km und lief in ein Duell zwischen Curtiss und Blériot aus, das mit dem Siege des Amerikaners endete. Im nächsten Jahre fand infolge des amerikanischen Sieges die Konkurrenz in Belmont Park bei New York statt. Der Franzose Leblanc, der führte, hatte ebenso wie Latham kurz vor dem Ziel eine Panne und so konnte

der Engländer Grahame White ohne Kampf den Preis für England gewinnen. In Eastchurch siegte 1911 Weymann, der den stärksten Apparat hatte, mit Leichtigkeit, und die Throphäe kehrte nach Amerika zurück. Von dort hat sie Védérine 1912 nach Frankreich gebracht. Er und Prévost erzielten bei Chicago mit ihren Deperdussin-Eindeckern Stundengeschwindigkeiten von über 170 km; die Amerikaner starteten überhaupt nicht, weil sie wußten, daß sie mit ihren Maschinen gegen die französischen Rennapparate nichts anrichten würden. Und hener machten, wie gesagt, die Franzosen die Sache unter sich aus und die Throphäe wandert nicht aus dem Lande.

Am ersten Tag des Meetings, dem 27. September, fanden die französischen Ausscheidungsfüge zum Gordon Bennett-Wettbewerb statt. Die Meldungen für die Eliminationen lauteten: Prévost (Deperdussin), Gilbert (Deperdussin), Rost (Deperdussin), Emile Védérine (Ponnier), Chemet (Borel), Dancoart (Borel), Brégi (Bregnet), Espanet (Nieuport). Wenn man die Maschinen ansah, die diesem Konkurrenten zur Verfügung standen, wurde es einem sofort klar, daß nur drei Flieger sowohl unter den Franzosen als im internationalen Kampf in Betracht kamen: Prévost, Gilbert und Védérine. Dem erstgenannten stand ein Deperdussin-Aéroplan mit 160pferdigem Gnome-Motor, dem zweiten ein ebensolcher Aéroplan mit 160pferdigem Le Rhône-Motor, Védérine ein Ponnier-Aéroplan mit 160pferdigem Gnome-Motor zu Gebote. Die drei Apparate sind überaus leicht im Vergleich zu ihrer Motorenstärke und haben ein lächerlich geringes Tragflächenareal. Die beiden Deperdussin-Apparate wiegen 660 und 680 kg und haben ein Flächenareal von 10 m². Der Ponnier-Eindecker hat bei 500 kg bloß 8 m² Fläche. Solche Maschinen brauchen natürlich eine riesige Schwabeschwindigkeit, müssen auch demgemäß einen langen Anlauf und Anslauf haben, landen mit einer Schnelligkeit von etwa 120 km pro Stunde und bedürfen selbstverständlich der gebiesten Führer, wenn alles glatt ablaufen soll.

Um 8 Uhr morgens startete als Erster Prévost. Es war geradezu unheimlich, seine Maschine vorbeischießen zu sehen; er flog ziemlich niedrig, und so kam die außerordentliche Schnelligkeit noch mehr zur Wirkung. Die Runden betragen 10 km; Prévost flog sie in 3 Minuten 9/10 Sekunden und wurde später noch schneller, ja er kam an 3:07/10 herab. Er verbesserte folgende eigene Rekords:

	neu	alt
10 km	3:09 1/10	3:20 1/10
20	6:17 1/10	6:40 1/10
30	9:26 1/10	10:02
40	12:32 1/10	13:23
50	15:40 1/10	16:43 1/10
100	31:22 1/10	33:30 1/10

Als weiterer Bewerber trat Gilbert an. Er flog vielleicht ebenso schnell wie Prévost, umrundete aber die Pylonen nicht so präzise wie dieser und brachte daher zu den Runden etwas länger. Seine Zeiten schwankten zwischen 3:26 1/10 und 3:21. Die 100 km wurden von ihm in 33:45 1/10 durchflogen. Die dritte Deperdussin-Maschine, welche von Rost gelenkt wurde, konnte ihres schwächeren (100pferdigen) Motors wegen nur eine Stundengeschwindigkeit von 160 km erreichen. Dagegen zeigte sich dann der von Védérine gesteuerte Ponnier-Eindecker sehr schnell, und hätte sich der Pilot näher an die Pylonen gehalten, so wäre er jedenfalls dicht an Prévost herangekommen. Védérine brachte für die 100 km 32:28. Die übrigen für das Ausscheidungsgewinn angemeldeten Maschinen sind, weil der Kampf für sie ansichtslos war, nicht gestartet. Im Eliminationsfliegen war demnach das Ergebnis: 1. Prévost, 2. Védérine, 3. Gilbert. Diese sind die drei Vertreter Frankreichs. An ihren Apparaten wurden noch einige Änderungen vorgenommen, um die Schnelligkeit weiter zu erhöhen.

Nachmittags gab es einen Wettbewerb auf Höhe und einen solchen auf Langsamkeit. In der Konkurrenz der Höhenflüge erreichte im Einsitzer Parmelin (Deperdussin) 3441 m, Legagneux (Morane-Sannier) 3409 m und Cromberg (Deperdussin) 1626 m. Mit einem Flaggast stiegen Gilbert (Morane-Sannier) auf 4348 m, Bréjeux (Morane) auf 3108 m und Garros (Morane) auf 2819 m. Mit zwei Flaggästen erreichten Moineau (Bregnet) 1562 m und Espanet (Nieuport) 1360 m.

An dem Langsamfliegen beteiligten sich 15 Konkurrenten. Sie mußten sich zunächst einer Geschwindigkeitsprüfung unterziehen, bei der sie die Rande von 10 km in höchstens 6:40 abzulegen hatten. Dann erst konnten die Konkurrenten sich der Prüfung im Langsamfliegen unterziehen, bei der sie eine Strecke von 2 km in 50 m Höhe zurücklegen mußten. Die Resultate waren: 1. Jérôme, Durchschnittsgeschwindigkeit 61:479 km, 2. G. Caudron 57:358 km, 3. Legagneux 58:042 km, 4. R. Caudron 60:640 km, 5. Gilbert 62:456 km. Die größte Geschwindigkeitsdifferenz erzielte G. Caudron mit 52:503 km.

Der zweite Tag brachte nur solche Konkurrenzen, die mit dem Gordon Bennett-Wettbewerb nicht in Zusammenhang standen. Die bedeutendste davon war ein Überlandflug über 105 km, über ein Dreieck von 35 km Seitenlänge. Es starteten gleichzeitig um 3 Uhr 30 sieben in einer Reihe angestellte Doppeldecker, eine halbe Minute später sieben Eindecker. Die Resultate sind folgende: Eindecker: 1. Rost (Deperdussin) 1:07:18, 2. Prévost (Deperdussin) 1:19:10, 3. Parmelin (Deperdussin) 1:26:05, 4. Espanet (Nieuport) 1:27:38, 5. Gilbert (Morane) 1:31:15. Doppeldecker: 1. E. Caudron (Caudron) 1:35:51, 2. Gustav Caudron (Caudron) 1:52:38, 3. Vergnault (Gospey) 2:05:43.

Auch Höhenflüge fanden statt. Gilbert erreichte mit seinem kleinen Morane-Sannier-Eindecker 5795 m. Die übrigen erzielten folgende Höhen: Mit einem Flaggast Parmelin 4276 m, Legagneux 2583 m. Mit zwei Flaggästen Jérôme auf Bregnet 2298 m.

Der letzte Tag des Meetings, der 29. September, war dem Gordon Bennett-Rennen gewidmet. Nur Frankreich und Belgien nahmen daran Teil. Frankreich war, dem Ergebnis der Elimination zufolge, durch Prévost, Emile Védérine und Gilbert, Belgien durch Crombez vertreten, dem ein 160pferdiger Deperdussin zur Verfügung stand und der somit unter allen Ansländern der einzige war, der hoffen konnte, eine gute Rolle zu spielen.

Der Belgier war der Erste, der antrat. Er brauchte 8:29 für die Rande von 10 km. In 34:54/10 hatte er 100 km, in 1:03:59 hatte er 200 km bedeckt. Damit war der von Jules Védérine voriges Jahr in Chicago geschaffene Rekord (1:10:55) übertroffen. Doch es sollte weit schöner kommen. Prévost, der nach Crombez kam, flog sozusagen alles in Grund und Boden. Er umrundete die Pylonen so knapp, daß den Zuschauern angst und bange wurde. Die Maschine, der man nach vorhergegangenen Probenflügen zu zweimalen noch kleinere Tragflächen anmontiert hat, schoß fabelhaft rapid dahin. Prévost legte die erste Rande in 2:56 1/10, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 203:68 km zurück. Er vollendete den rasenden Flug ohne Zwischenfall und schuf abermals neue Weltrekords:

	neu	alt
10 km	2:56 1/10	3:09 1/10
20	5:54 1/10	6:17 1/10
30	8:52 1/10	9:26 1/10
40	11:50 1/10	12:32 1/10
50	14:48 1/10	15:40 1/10
100	29:40	31:22 1/10
150	44:38	52:52 1/10
200	59:45 1/10	1:10:55 1/10

Prévost setzte den Flieg bis zur vollen Stunde fort und legte 200 1/2 km zurück. Der dritte Konkurrent Gilbert auf Deperdussin flog ebenfalls schneller als am ersten Tag. Die ersten Runden flog er in 3:00 1/10. Er erreichte 50 km in 15:31 1/10, 100 km in 31:17, 200 km in 1:02:55 1/10. Védérine endlich kam mit seinem vorzüglichen Ponnier-Eindecker dem Prévost recht nahe. Nur war er in den

Kurven nicht so geschickt. Die erste Runde legte er in 2:59 $\frac{1}{4}$ zurück, alle folgenden in über drei Minuten, 50 km in 15:05, 100 km in 30:14, 200 km in 1:01 $\frac{1}{2}$. Das Ergebnis des heutigen Gordon Bennett-Fliegens lautet also:

1. Prévost in 59:45 $\frac{1}{2}$, Durchschnittsgeschwindigkeit 200 km.
2. Védérines in 1:01 $\frac{1}{2}$, Durchschnittsgeschwindigkeit 197 $\frac{1}{2}$ km.
3. Gilbert in 1:02:25, Durchschnittsgeschwindigkeit 192 km.
4. Crombez in 1:03:53, Durchschnittsgeschwindigkeit 171-50 km.

Der Sieger Prévost soll sich entschlossen haben, seinen Erfolg als effektvollen »Abgang« zu benutzen und sich von der Aviation zurückziehen.

Man glaubt, daß die Fédération Aéronautique Internationale, welche die Aufgabe hat, das Reglement des Gordon Bennett-Rennens der Fliegerzeuge aufzustellen, für das nächste Jahr die Forderungen berücksichtigen dürfte, welche auf dem letzten Kongreß der Flieger Weyman aufgestellt hat. Danach dürfen an dem Rennen nur Maschinen teilnehmen, welche folgende Ausscheidungsprüfungen bestanden haben: Jeder Konkurrent muß eine gerade Strecke von 2 km hin und zurück zurücklegen, ohne den Boden zu berühren und in einer Höhe, die weniger beträgt als 3 m. Die Geschwindigkeit bei diesem Flug muß weniger als 70 km in der Stunde betragen. Jeder Konkurrent kann drei Versuche unternehmen. Die Apparate, die sich durch diese Flüge qualifiziert haben, dürfen danach nicht mehr abgeändert werden. Sieger wird der sein, der diese Ausscheidungsflüge ausgeführt hat und außerdem eine Strecke von 200 km in der kürzesten Zeit zurücklegt.

IM »SIRIUS« ÜBER DIE ALPEN.

Von einem Teilnehmer der letzten Alpenfahrt von Eduard Spelterini im »Sirius«, die, wie berichtet, am 27. Juli stattfand, erhalten wir nachstehende Schilderung.

Schon längere Zeit hatte Eduard Spelterini den Plan gefaßt, eine vollständige Überfliegung der Alpen von Kandersteg aus zu unternehmen, einem zum Alpenflug besonders günstigen Abflugpunkte, der überdies wegen seiner malerischen Lage Aussicht hat, die frequentierteste Station der Lötschbergbahn zu werden. Der Plan ist freilich erst durch die Eröffnung dieser Bahn möglich und nur dank dem Entgegenkommen der Direktion dieser Bahn ausführbar geworden. Handelte es sich doch darum, 310 stählerne Wasserstoffflaschen, ein Gewicht von 24 000 kg, emporzubefördern.

Die langen und sorgfältigen Vorbereitungen, die zu einer großen Alpenfahrt notwendig sind, wurden unter der Leitung von Eduard Spelterini selbst durchgeführt, und vom 24. Juli an war alles in vollständiger Ordnung; man wartete nur mehr auf stabiles schönes Wetter, um mit dem »Sirius« den Flug anzutreten. Wir drei Passagiere, die der treffliche Aéronaut mit sich nehmen sollte, M. Charles Georg aus Genf, Dr. Bichly aus Kandersteg und M. Denker, waren zu dieser Zeit bereits einige Tage lang in Kandersteg versammelt; aber die Periode schlechten Wetters, die wir damals mitmachten, schien nicht endigen zu wollen, und so mußten wir Geduld haben.

Endlich, Sonntag den 27. Juli, schien das Wetter am Morgen sich zum Besseren zu wenden; wir zogen vom Jungfraujoch und von Niesen Erkundigungen über die meteorologische Lage ein, und man meldete Nordwestwind, was uns zur Fahrt nicht animieren konnte. Um sich weitere Gewißheit zu verschaffen, ließ Spelterini eine Versuchsballon steigen, der das gleiche anzeigte. Doch da gewahrte der Aéronaut, den Himmel beobachtend, in sehr bedeutender Höhe eine leichte Wolke, die ihm ankündigte, daß in jener hohen Region eine Luftströmung von der gewünschten Richtung, nämlich ein nördlicher Wind, anzutreffen wäre. Daraufhin wurde sofort der Entschluß zur Abfahrt gefaßt.

Die Vorbereitungen und die Füllung dauerten bis gegen 3 Uhr nachmittags und um $\frac{1}{4}$ Uhr ertönte das »L'achez-tout« des Führers. Majestätisch erhob sich der »Sirius« unter den Beifallsrufen eines zahlreichen Publikums, schlug die Richtung des Lötschbergtunnels über den Wildelsigen-Grat und den Lötschenpaß ein, traversierte das gleichnamige Tal und überdug zahlreiche malerisch gelegene Dörfer.

Sehr bald befanden wir uns über dem Rhodetale und konnten ohne Schwierigkeiten die wunderschöne Linie der Lötschbergbahn bis in ihre kleinsten Einzelheiten verfolgen. Ein grandioses, man kann fast sagen unbegrenztes Panorama bot sich in diesem Moment unseren Augen; wir erblickten die Berner und Walliser Alpen in ihrer ganzen Größe bei unübertrefflich klarer Atmosphäre. Spelterini nutzte die prächtige Gelegenheit und wußte hielt mit dem photographischen Objektiv eine Anzahl der unvergleichlichen Veduten fest, die man bei seinen kommenden Vorträgen als Lichtbilder wird bewundern können.

Plötzlich entstanden und türmten sich wenige Minuten später mächtige Wolken vor uns auf, Vorläufer eines zu erwartenden Gewitters. Um den Störungen der Atmosphäre zu entgehen, ließen wir den »Sirius« rasch um mehr als 2000 m steigen, obgleich wir uns bereits in einer Höhe von 4000 m befanden. In 6000 m Höhe kam unser Ballon in rascheren Gang, denn ein frischerer Luftzug packte ihn und führte ihn schnell übers Tal der Viège, und wir setzten unsere Reise fort, indem wir das Weißhorn überquerten, das Dorf Zermatt rechts liegen ließen und über das Strahlbett der Mischabelgruppe geradewegs zogen. Das enorme Bergmassiv des Monte-Rose breitete sich vor uns in seiner ganzen majestätischen Schönheit aus, und wir erkannten, indem wir den Fidenen- und den Gornergrätscher erreichten, daß wir gerade über den Gipfel des gigantischen Gebirgastockes flogen würden.

In diesem Augenblick erlangte der »Sirius« die größte Höhe der ganzen Reise; das Barometer zeigte 6700 m, das Thermometer war 23 Grad unter Null gefallen.

Als die hohen Gipfel überflogen waren, nahte auch bald das Ende der Fahrt. Eduard Spelterini

stellte die schmerzliche Tatsache fest, daß nur noch zwei Sack Ballast übrig blieben und die Nacht im Anzuge war. Es hieß also an die Landung denken. Um bei der einbrechenden Dunkelheit zwischen hochragenden Felsen den Ballon sicher in die finsternen Klüfte der Täler zu leiten, braucht man wirklich die Kaltblütigkeit und das kundige Auge eines Spelterini. Nach emsigem Absuchen der Gegend wählte der Luftschiffer in 1800 m Höhe wohl den einsigen für eine Landung günstigen Punkt. Und obgleich die Wahl gut getroffen, der Abstieg richtig eingeteilt war, gab es bei der Landung doch eine Schwierigkeit: der Ballon geriet mit den unteren Maschen seines Netzes in die Äste eines Lärchenbaumes, den man im Dunkeln nicht hatte bemerken können.

In Anbetracht der bereits eingetretenen Nacht konnten wir nichts zur Befreiung des Ballons unternehmen; wir verbrachten also die Nacht im Korb, einige Meter über dem Boden schwebend. Bei den ersten Strahlen der Morgendämmerung vollendeten wir die Landung. Wir befanden uns auf einer pittoresken Alpe ober Allagna in der Valsesia, und so nahm die für alle Teilnehmer unvergeßliche Fahrt ein glückliches Ende.

GORDON BENNETT-BALLONFAHRT.

Zur Gordon Bennett-Wettfahrt der Kugelballons stiegen Sonntag den 12. Oktober vom Pariser Tiergarten aus achtzehn Ballons in folgender Reihenfolge auf:

Ballon	Pilot	Land
1 »Picardie«	M. Bienaimé	Frankreich
2 »Banshee«	John Donville	England
3 »B. A.«	Agostini	Italien
4 »Patrie«	L. Gérard	Belgien
5 »Astarte«	E. C. v. Sigmundt	Österreich
6 »Duisburg«	Hugo Kaulen	Deutschland
7 »Zürich«	V. de Beauclair	Schweiz
8 »Ile de France«	A. Leblanc	Frankreich
9 »Honeymoon«	J. de Francia	England
10 »Roma«	Pastine	Italien
11 »Uncle Sam«	Honeywell	Verein. Staaten
12 »Belgia II.«	Demuyter	Belgien
13 »Frankfurt«	Ing. Lehnert	Österreich
14 »Hamburg II.«	P. Pohl	Deutschland
15 »Helvetia«	Armbruster	Schweiz
16 »Stella«	Rumpfmayer	Frankreich
17 »Good Year«	Ralph Upon	Verein. Staaten
18 »Metzeler«	H. Berluer	Deutschland

Der Start begann im Beisein einer großen Zuschauermenge um 4 Uhr. Die Ballons wurden in Zeitabständen von fünf Minuten abgelassen, die letzten bei schon hereinbrechender Dunkelheit. Der »Metzeler«, der um 5 Uhr 35 Minuten den Schluß machte, war, da er metallisiert ist, bald nach dem Aufstiege vom Firmament nicht mehr zu unterscheiden.

Der Wind wehte aus Norden mit einer Abweichung von 22 Grad gegen Westen. Es war daher damit zu rechnen, daß er die Ballons gegen das Mittelmeer treiben werde. Da seine Geschwindigkeit sehr gering war, erschienen die Aussichten für jene Ballons am günstigsten, die sich am längsten in der Luft zu halten vermochten; die Führer starteten deshalb mit möglichst wenig Ballastabgabe.

Ergebnisse liegen beim Schluß dieses Blattes noch nicht vor.

DER SEENFLUG IN ITALIEN.

An den Tagen vom 5. zum 7. Oktober fand der große internationale Wettbewerb der Wasserflugszene auf den oberitalienischen Seen statt, dessen Hauptkonkurrenz, wie man weiß, in einem Rundflug über die ungefähr 375 km betragende Strecke Como—Cremona—Pavia—Pallanza—Varese—Como bestand. Die Veranstaltung genoß die Unterstützung des italienischen Kriegs- und des Marine-Ministeriums, welche sich auch das Recht vorbehalten haben, den Apparat des Siegers und des zweiten unter gewissen Bedingungen für Heereszwecke anzukaufen. Die genannte Strecke führt fast durchweg über die oberitalienischen Seen und die Flußläufe des Po, des Tessin und der Adda; nur das Zwischenstück zwischen Lago di Como und Lago Maggiore geht mit Ausnahme des Lago Varese über festes Land. Der Flug war in zwei Etappen abzuwickeln. Die 240 km lange Strecke des ersten Tages führte, von Como ausgehend, über den Comer See, an Bellagio und Lecco vorbei, dann die Adda entlang bis zu deren Einmündung in den Po bei Cremona, weiter den Po entlang an Piacenza vorbei bis nach Pavia. Am zweiten Tag hatte der Flug von Pavia den Flußlauf des Tessin (Ticino) aufwärts zu gehen bis zum Lago Maggiore und weiter über den Lago di Varese nach Como zurück. Diese zweite und letzte Etappe mißt 135 km.

Es liefen folgende Nennungen ein: 1. Garros (Morane—Saulnier, 160 H. P.), 2. L. Morane (Morane—Saulnier, 100 H. P.), 3. Ragere (Sanchez—Besa), 4. Chémet (Borel), 5. Dancourt (Borel), 6. Hirth (Albatros), 7. Cartery (Morane—Saulnier), 8. Fischer (Farman), 9. Landini (S. I. A.), 10. Maicon (Caudron), 11. Molla (Leveque), 12. Cevasco (Gabardini), 13. Deroy (Bosi—Curtiss), 14. Caviglia (Jacchia—Wolsuit). Wie man sieht, befand sich also auch der wohlbekannte deutsche Flieger Hirth in der Gesellschaft. Ihm war ein Erfolg bestimmt, den sich die anderen Konkurrenten, vor allem die übermächtigen Franzosen, gewiß nicht träumen ließen.

Am 5. Oktober wurde das Meeting durch mehrere Vorprüfungen eröffnet, die sich sowohl auf die Geschwindigkeit als auch auf die Steigfähigkeit und einige andere Punkte erstreckten. Nach diesen Ausscheidungen waren nur noch sieben Flieger konkurrenzberechtigt: Garros, Hirth, Morane, Divetain (statt Dancourt), Fischer, Landini, Chémet. Die Flugzeuge waren, bis auf dasjenige von Hellmuth Hirth, reine Wasserflieger, ohne Fahrgestell.

Am 6. Oktober starteten in Como bei ziemlich gutem, strichweise etwas nebligem Wetter, zwischen $\frac{1}{4}$ und $\frac{1}{2}$ Uhr morgens: zuerst Chémet, dann Landini, Morane, Divetain, Hirth, Garros, Fischer. Davon flogen Hirth und Fischer mit je einem Passagier, die übrigen allein. Bei Lecco traf als Erster nach knapp halbstündigem Flug Chémet ein, dann kamen Morane, Divetain, Hirth, Fischer. Garros, der gegen 9 Uhr bei Lecco erschien, mußte wegen einer Motorpanne auf dem See niedergehen. Beim Abstieg wurde seine Maschine beschädigt und Garros fiel ins Wasser, wurde aber rechtzeitig angefaßt.

Den Ort Lodi passierten die Konkurrenten in folgender Reihe: Chémet, Morane, Divetain, Hirth, Fischer. Divetain schlug einen falschen Weg ein, erkannte aber sehr bald seinen Irrtum; er wendete südlich von Mantua, mußte jedoch 50 km von Pavia entfernt bei Stradella niedergehen. Beim Abstieg beschädigte er die Maschine, so daß er aufgeben mußte, ebenso wie Landini. In Pavia traf schließlich als Erster Morane um 10 Uhr 20 ein, dann kamen bald auch Chémet, Hirth und Fischer. Ihre Zeiten waren: 1. Morane 1: 57:31, 2. Hirth 2: 03:44, 3. Chémet 2: 23:33, 4. Fischer 2: 45:15. Nur diese vier Flieger, drei Franzosen und der Deutsche Hellmuth Hirth, haben die Etappe durchflogen.

Am letzten Tag der Konkurrenz stiegen die sieben genannten vier Piloten zwischen 8 und 9 Uhr morgens in dieser Reihenfolge auf: Chémet, Morane, Hirth, Fischer. Die erste Zwischenlandung hatte in Pallanza auf dem Tessin zu geschehen. Wegen des regnerischen Wetters erhielten die Flieger die Erlaubnis, bis auf

400 m Höhe statt 800 m herabgehen. Am schnellsten war Hirth, der von Pavia aus nur 58 Minuten brauchte. Morane verlangte unter Hiwwe auf das schlechte Wetter, daß die Fortsetzung des Fluges aufgeschoben werde, welchem Auftrag sich Hirth, fob über den erregenen Erfolg, widersetzte. Es wurde ein kleiner Aufschub gewährt, doch wollte Morane trotzdem nicht weiterfliegen, und Garros, der auf der ersten Etappe wegen Motordefekts liegen geblieben war, sprang für ihn ein. Nach einstündiger Pause stiegen die Flieger in Pallanza in der Reihenfolge wieder auf: Hirth, Garros, Chémet, Fischer. Bei Varese hatte eine zweite Wasserlandung stattzufinden. Dabei verlor Garros zehn Minuten, weil die Schwimmkörper nass wurden. Chémet hatte sich beim Abflug von Pallanza in der Richtung getäuscht und war auf dem See von Lugano bei Capolago niedergegangen. Weil es ihm an Benzin fehlte, mußte er dort längere Zeit liegen bleiben. Unterwegs war Hirth um 1/12 Uhr als Erster am Ziele, der Villa Este in Como, angekommen. Ihm folgte Garros, diesem Fischer um 12 Uhr 18. Am späten Nachmittag traf auch Chémet, von Lugano kommend, ein.

Hirth hat die Etappe in 1:28:00^{1/2}, bewältigt, Garros in 1:41:57^{1/2}, Fischer in 1:59:00^{1/2}.

Das Gesamtergebnis lautet:

1. Hirth 3:31:50^{1/2},
2. Garros 3:41:52^{1/2},
3. Fischer 4:14:44^{1/2},
4. Chémet 8:30:00.

So hat denn Hellmuth Hirth, der in Österreich durch seinen Flug Berlin—Wien wohlbekannte deutsche Pilot, einen Sieg errufen, der umso mehr gilt, als sich die tüchtigsten französischen Kämpfer unter den Gegnern befanden.

Unter 11. Oktober kommt nun aus Mailand die Meldung, daß die Sportkommissäre des Wettbewerbes beschlossen haben, den Sieg nicht dem Deutschen Hirth, sondern dem Franzosen Garros zuzusprechen. Die Begründung ist folgende: Entgegen den für die Veranstaltung geltenden Vorschriften hat Hirth in der Nacht vor der Startprüfung den linken Schwimmer seines Apparates ausgewechselt und die Prüfung mit einem reparierten Apparat vorgenommen. Ferner hat Hirth auch nicht die Bedingungen der Steiggeschwindigkeitsprüfung erfüllt; er hat zwar 800 m Höhe in der vorgeschriebenen Zeit erreicht, war aber beim Abstieg infolge Benzinmangels nicht mehr im stande, die Startlinie zu überfliegen.

VOM MITTELMEERFLUG.

Roland Garros begab sich nach seinem Flug Toulon—Tunis ohne Verweilen per Schiff nach Frankreich zurück. Er traf am 24. September mit dem Postdampfer „Maouba“ in Marseille ein, wurde natürlich enthusiastisch empfangen und mußte immer wieder Einzelheiten von seinem Flug berichten. Er erzählte folgendes:

»Von Saint-Raphael flog ich um 5 Uhr 40 morgens mit einem unangenehmen Gewogwind auf. Die dortigen Offiziere versicherten mir, ich würde in größerer Höhe einen günstigen Wind antreffen, und so war es auch. Nach zehn Minuten war ich in 1500 m Höhe und in stotter Fahrt. Nach weiteren zehn Minuten erblickte ich bereits Korsika. Ich sah gleichzeitig die Küste von Estérel und die korsischen Berge.

Als ich eine halbe Stunde unterwegs war, zerbrach die Feder eines der Ventile. Im Moment konnte ich mir nicht darüber Rechenschaft geben, was eigentlich geschehen sei; ich sah nur, daß irgend ein Bestandteil durch die Motorhaube drang und hinabfiel. Der Motor begann zu vibrieren und ich durchlebte unangenehme Augenblicke. Der Motor arbeitete aber doch recht schön weiter. Vorsichtshalber näherte ich mich der korsischen Küste. Zu einer Landung entschloß ich mich nicht. Freilich, das Vibrieren des Motors dauerte immer fort, aber die Regelmäßigkeit seiner Arbeit litt nicht. So flog

ich also immer weiter, passierte Ajaccio, setzte nach Sardinien über, das ich in der Richtung nach Cagliari überflog. Mitten über Sardinien hatte ich wieder einige peinliche Augenblicke zu bestehen, als ich von unregelmäßigen Luftströmen über dem Gebirge gepackt wurde. Ich flog zu dieser Zeit kaum 100 km pro Stunde. Ich überlegte, ob ich nicht landen sollte, tat dies aber wieder nicht. Ich setzte meinen Flug in etwa 400 m Höhe fort.

Der unangenehme Teil meiner Fahrt war der hinter Sardinien. Die Frage erob sich, ob das Benzin reichen würde. Ich konstatierte, 110 km von der sardinischen und ebensoviele von der tunesischen Küste entfernt, daß mir 20 l Benzin blieben. Es ließ ansehbar. Ich sah kein Land, und auch die Wasseroberfläche war mir durch Dunst entzogen. Da stieg ich auf 2800 m empor. Ich wurde ängstlich, als ich nichts zu meiner Orientierung sah, d. h. ich hatte eigentlich die Sonne als Richtpunkt; ihr flog ich zu, dem Süden zu.

Als ich durch Wolkenpalatten die Torpedojäger erblickte, die Freund Léon Barthou meinewegen in Bewegung gesetzt hatte, ging ich in tiefere Regionen herab, um mich ihnen zu zeigen; das wurde mir beinahe verderblich, denn der Motor, den ich im Gleitflug ausschaltete, wollte nicht gleich im richtigen Moment wieder anspringen. In 100 m Höhe ging der Motor endlich wieder an und ich erreichte die Küste mit nur noch 5 l Benzin.

Von Marseille begab sich Garros sogleich nach Paris zurück, wo ihm ein jubelnder Empfang bereitet wurde.

Roland Garros begann seine eristische Laufbahn im Jahre 1910, zweiundzwanzig Jahre alt. Nach einer glänzenden Tournee in den Vereinigten Staaten kam er nach Frankreich zurück, hatte aber im Jahre 1911 ständig Pech. Bei dem Fluge von Paris nach Madrid mußte er einige Kilometer vor Sankt Sebastian landen, bei dem Fluge Paris—Rom traf er als Zweiter ein. Im folgenden Jahre, im Juni 1912, errang er aber einen glänzenden Erfolg bei dem Rundflug Anjon und im September desselben Jahres schlug er den Höhenrekord mit 5600 m. Im Oktober begab er sich von Tunis nach Rom, wobei er über das Mittelmeer zwischen Tunis und Sardinien flog. In diesem Jahre erhielt Garros den Prix Henry Deutsch de la Meurthe im Betrage von 10.000 Franc, den ihm die Sportakademie erteilte, und beim Flugmeeting in Wien im Monat Juni gewann er den Schnellkeitspreis auf 100 km.

MÜHLHAUSEN—WARSCHAU.

Der Fernflug des deutschen Piloten Paul Viktor Stoeffler von Mühlhausen nach Warschau kommt dem Distanzweltrekord von Brudejoux (1882 km) so nahe, daß es noch fraglich ist, ob dieser nicht gar geschlagen sei. Es finden zur Beantwortung dieser Frage noch genaue Erhebungen statt.

Paul Viktor Stoeffler hat seinen prächtigen Flug am 16. September auf einem 100pferdigen Aviatik—Mercedes-Doppeldecker im Wettbewerb um die Fernflugpreise der Nationalflugschende vollführt. Er flog ohne Zwischenlandung nach Plonsk bei Warschau und setzte dann seine Luftreise fort. Wegen Nebels und Gewitters, das auch seinen Kompaß irritierte, verirrte er sich und machte fünf Zwischenlandungen, bis er endlich am Abend auf dem Flugfelde Mokotow bei Warschau landete.

Die verschiedenen Landungen Stoefflers wurden vom polnischen Automobil-Klub offiziell beglaubigt. Stoeffler durchflog demnach: von Mühlhausen bis Plonsk 1050 km; von Plonsk bis Kutno 100 km; von Kutno bis Ploz 50 km; von Ploz bis Pruschkow 85 km; von Pruschkow bis Flugfeld Mokotow 15 km. Zusammen also 1300 km. Von zwei Landungsarten liegen die offiziellen Bestätigungen noch nicht vor. Plonsk liegt nordwestlich von Warschau, Ploz westlich, südlich der Weichsel, Ploz liegt an der Weichsel, fast direkt nördlich von Ploz, und Pruschkow liegt im Süden von Warschau, östlich von Pruschkow. Stoeffler ist also kreuz und quer herumgeflogen. Sollte die Bestätigung der beiden noch fehlenden Landungen eine Entfernung dieser Orte von mehr als

86 km voneinander ergeben, so hat Stoeffler den von Guillaux gehaltenen Distanzrekord geschlagen und ist erster Anwärter auf den 100.000 Merk-Preis der Nettoallokationspende.

Am 26. September flog Stoeffler in vier Stunden von Warschau nach Johannisthal zurück. Die gerade Strecke beträgt 600 km. Er kam muster in Johannisthal an und erhielt den interessierten Zuhörern vieles von seinen Erlebnissen in Rußland. Er sprach sich in Worten lobenden Dankes über die Gastfreundschaft der russischen Offiziere aus und schilderte besonders eingehend seine dreitägige, aufregende Nebelfahrt auf der Hureise kurz vor Warschau. Auf den Irrfahrten im Nebelmeer nahm er, um sich zu orientieren, eine Zwischenlandung vor und landete wenige Meter vor einem Pulverschuppen mitten im Warschauer Festungsgelände. Sogleich war er von russischen Offizieren und Mauschichten umlagert, mit denen er sich notwendig zu verständigen suchte. Das Flugzeug wurde beschlagnahmt, aber nach kurzer Zeit auf Betreiben des russischen Aero-Klubs wieder freigegeben. Die Offiziere luden ihn denn zum Frühstück ein, ebenso gab die Stadt Warschau an seinen Ehren ein großes Bankett. Als er am 22. September zum erstenmal zum Rückflug startete, hatte er trotz der späten Nachtstunde — es war 12 Uhr nachts — ein nach Tausenden zählendes Publikum auf dem Warschauer Flugplatz eingefunden, um dem Start beizuwohnen, der dann mißglückte. Am 26. September hielt Stoeffler seinen Start streng geheim. Er legte die Strecke Warschau—Berlin, von prächtigem Rückenwind begünstigt, ohne Zwischenlandung zurück. Voraussichtlich hat Stoeffler den Preis der Nettoallokationspende von 100.000 M. errungen. Bedingung hierfür ist allerdings, daß seine Leistung bis zum 31. Oktober d. J. nicht überboten wird.

DIE FUCHSBALLONFAHRT IN WIEN.

Der k. k. Österreichische Aero-Klub brachte Sonntag den 28. September, von prächtigem Wetter begünstigt, seine Fuchsbahrt zur Durchführung, wobei zum zweitenmal um den von Sr. k. u. k. Hoheit Erzherszog Josef Ferdinand, dem passionierten Ballonführer, gestifteten Fuchsballonpreis gestartet wurde.

Der Anstieg fand auf dem Füllplatz im Gaswerk Leopoldau um 10 Uhr vormittags statt. Zahlreiches Publikum, Mitglieder des Aero-Klubs und des Automobil-Klubs, viele Offiziere und eine große Anzahl von Damen hatten sich eingefunden, um der Abfahrt beizuwohnen. Vor 8 Uhr früh wurde unter Leitung von Major Hinterstoisser mit der Füllung des Ballons begonnen und zu der für die Abfahrt eingezeichneten Zeit waren sämtliche Ballons — acht von zehn gemeldeten — stertbereit.

Gegen $\frac{1}{10}$ Uhr berief Major Hinterstoisser die Ballonführer zusammen, um ihnen die Bestimmungen über die Fahrt nochmals kurz zu erläutern und namentlich über die Windverhältnisse Auskunft zu geben.

Die notwendigen Daten hatte der Assistent der meteorologischen Zentralanstalt Herr Dr. Peruter zur Verfügung gestellt. Die Windrichtung war gegen Nordwest, die Windstärke am Boden recht lebhaft, von 500 bis 1500 m zwischen 6 und 7 Sekundeometern schwankend. Auf Grund dieser schon um 7 Uhr morgens erzielten Windverhältnisse war auszunehmen, daß bei voller Ausnützung der dem Fuchs zur Verfügung stehenden Maximalfahrt die Landungen in der Gegend von Zuzim stattfinden würden. Doch hatte der Wind inzwischen erheblich abgefaßt, so daß die Ballons weitaus langsamer fuhren. Der Start der Ballons war bei dem starken Bodewind ziemlich schwierig.

Zwei Minuten nach 10 Uhr wurde der durch eine weiße Binde gekennzeichnete Fuchsballon abgelassen, dann folgten in kurzen Intervallen die Verfolgerballons. Es starteten:

Fuchsballon: »Austrie«, Führer Herr Max Mantuer, Passagiere Felix Ritter von Tensig, Direktor Rob. Merk.
»Wimpas«, Führer Ingenieur Müller, Passagiere Fabrikant Blechmann, Dr. Zechmeister.

»Sonje«, Führer Hauptmann Engel, Passagiere Hauptmann Viktor Hueber und Gemehila.
»Regusa«, Führer Leutnant Mecher, Passagiere Oberleutnant Uzelac.

»Excelsior«, Führer Generaldirektor Cassinow, Passagiere Rudolf Griedl, Norbert Reichert.

»Astertes«, Führer C. von Sigismund, Passagiere Leutnant Mayer und eine Dame.

»Hohenselsburg«, Führer Hauptmann Hoffory, Passagiere Ingenieur Klein.

»Hungaria«, Führer Oberleutnant Heller, Passagiere Oberleutnant Hochstetter, Oberleutnant von Pacher.

Als um $\frac{1}{11}$ Uhr der letzte Ballon abgelassen war, zogen die ersten schon über den Bismberg dahin, und zwar in fast gleicher Reihe. Nur Baron Ecomom »Sonje«, die schon beim Start überaus rasch emporgestiegen war, hielt sich bedeutend höher als die anderen.

Nach zweieinhalbstündiger Flug nahm der Führer des Fuchsballoons, Herr Mantuer, auf dem Dorfer Baumgarten, östlich von Groß-Weikersdorf, die Landung vor, die auf einem Felde glatt von statuten ging. Der Ballon war in durchschnittlich 600 m Höhe vom Startplatz links am Bismberg vorüber bei Klosterneuburg über die Donau geflogen und hatte den Strom ein zweites Mal überfliegt, um schließlich an der erwähnten Stelle zu landen.

Die offiziellen Resultate der Fuchsballonfahrt sind: Fuchsballon bei Baumgarten, nordwestlich von Groß-Weikersdorf, 48 km vom Aufstiegsplatz, gelandet.

»Hohenselsburg«, 2000 m südlich vom Fuchsballon, 1. Preis.

Fuchsballon, 2. Preis.
Ballon »Regusa«, 2750 m vom Fuchs, 3. Preis.

Ballon »Hungaria«, 3550 m vom Fuchs, 4. Preis.
Den Preisträgern am nächsten landete der Ballon

»Excelsior«, 3940 m vom Fuchs.

Die übrigen Ballons gaben an und setzten die Fahrt fort.

Der Preis des Erzherszogs Josef Ferdinand für den Fuchsballon wurde nicht gewonnen.

DER POMMERY-POKAL.

Man nahm bisher an, daß Guillaux mit seinem Flug von Biarritz in die Nähe von Bremen, der mit 1886,7 km bemessen wurde, den Weltrekord von Brindejone des Moulineis (Paris—Warschau, 1882,6 km) übertrafen und seinem Rivalen damit die Anwartschaft auf den Preis entzissen habe.

Nun glaubt aber, wie der »New York Herald« mitteilt, Brindejone des Moulineis herabgebracht zu haben, daß Guillaux nicht in Brackel, sondern in Brockel niedergegangen ist, einem Ort, der sich zwar auch in der Nähe von Bremen befindet, aber um 50 km näher zu Frankreich liegt als Brackel. Nach »Intransigence« beschuldigt er sogar Guillaux, daß die Landungskontrollpapiere gefälscht worden seien.

Sollte sich die Richtigkeit der Behauptung von Brindejone ergeben, daß Guillaux in Brockel gelandet ist, so ist letzterer bloß ungefähr 1290 km geflogen.

Bevor dieser Beweis erbracht wird, sieht die Zusammenstellung der besten Fahrten um den Pommery-Preis so aus wie folgt:

1886,7 km	Biarritz—Brockel	Guillaux	28. Aug.
1882,6	» Peris—Warschau	Brindejone	10. Juni
1350	» Biarritz—Bremen	Séguin	10. Aug.
1810	» Peris—Caceres	Gilbert	2. »
1800	» Peris—Danzig	Letort	23. »
1160	» Peris—Bermillo	Guillaux	3. »
1000	» Etampes—Berlin	Janoir	18. »
800	» Valenciennes—Peterswilde	Jeaneu	24. »
600	» Biarritz—Chateaudun	Hélie	22. »

Nach den neuesten Meldungen scheint es, daß sich der Streit zwischen Guillaux und Brindejone des Moulineis um den Pommery-Pokal zu gunsten von Brindejone entscheiden wird. Der Bürgermeister von Brockel bei Lüneburg hat nämlich der französischen Luftliga bescheinigt,

daß an dem fraglichen Tage, am 29. August 1918, in seiner Gemeinde kein Flieger gelandet sei; vielmehr sei ein französischer Flieger bei Bröckel in der Nähe von Rothenburg bei Bremen niedergegangen.

Guillaux verteidigt sich energisch, eine Fälschung begangen zu haben. Er gibt an, er sei im Dunkelwerden in einem deutschen Dorf niedergegangen und sofort in Polizeigewahrsam genommen worden. Man habe ihn 48 Stunden festgehalten, darauf sei er mit seinem Landungszeugnis nach Hamburg gefahren, wo er bei einem Händler eine Karte gekauft habe, auf welcher dieser ihm seine Reise von Paris bis Brackel eingezeichnet habe. Dieses Material habe er dann der französischen Luftliga geschickt.

Noch ist jetzt eine Untersuchung im Zuge, um festzustellen, ob Guillaux eine Fälschung begangen hat oder nur in einem Irrtum befangen war.

OBERLEUTNANT STEFFEN IN FRANKREICH.

Ein Vorkommnis, das namentlich in Deutschland unliebsames Aufsehen machte, gab es am 29. September. Der deutsche Offiziersflieger Oberleutnant Hans Steffen unternahm, ohne vorher die nötige Erlaubnis einzuholen, von Döberitz aus einen großen Überlandflug, der über Belgien nach Frankreich ging und noch weiter nach England führen sollte. Oberleutnant Steffen erreichte sein Ziel nicht; er mußte bei Boulogne-sur-Mer eine Notlandung vornehmen und wurde von den französischen Behörden angehalten.

Bekanntlich besteht zwischen Deutschland und Frankreich ein spezielles Abkommen betreffend Überlandflüge über die Grenzen. Schon Zivilpersonen können danach nicht ohne entsprechende Papiere von Land zu Land fliegen; bei Militärpersonen ist aber noch eine besondere Erlaubnis oder Einladung erforderlich.

Man meldet über die Landung und ihre Folgen das Nachstehende:

Paris, 30. September, vormittags. — In der Nähe von Boulogne-sur-Mer, zwischen Neufchâtel und Dunes, landete gestern abends um 5 Uhr 30 Minuten ein deutscher Zweiflügler. Der Pilot, Oberleutnant Steffen, erklärte, daß er von Berlin komme und das Aérodrum von Calais erreichen wollte, um sodann nach England zu fliegen. Der nordoostöstliche Wind habe ihn jedoch aus der Richtung gedrängt. Er beabsichtige, die Küste entlang bis Calais zu ziehen, als er sich zur Landung gezwungen sah. Die Gendarmerie von Neufchâtel und ein Spezialpolizeikommissar von Boulogne-sur-Mer begaben sich an Ort und Stelle, um die Papiere und die Erklärungen des Aviatikers zu prüfen. Der Apparat blieb auf dem Felde, wo er gelandet war.

Paris, 30. September, abends. — Heute morgens traf in Neufchâtel der Unterpräfekt von Boulogne-sur-Mer ein. Steffen, von seinem Fluge anscheinend sehr ermüdet, lag jedoch noch zu Bett und man wartete, bis er aufgestanden war. Später trafen dann noch der Präfekt des Departements Vas de Calais, weiter der kommandierende General Duplessis, der auch Deutsch spricht, und Gendarmeriehauptmann Ghilbas, die sich auf einer Rekrutierungsfahrt befanden, in Neufchâtel ein. Ihnen schlossen sich zahlreiche General- und Arzondismentär an. Nahezu tausend Personen umstanden die Albatros-Taube Steffens und es mußte eine Abteilung Infanterie zur Bewachung kommandiert werden. Oberleutnant Steffen hatte keine Anweisungspapiere bei sich, sondern nur Karten, darunter solche von Südost- und Ostfrankreich, ferner Stadtpläne von Brüssel, Lille, Calais, außerdem besaß er mit der Schreibmaschine angefertigte Telegrammentwürfe an die Adresse des deutschen Botschafters in Paris, in denen der Name der Stadt offen gelassen war. Mit diesen Depeschen kündigt Steffen seine unfreiwillige Landung an und erbittet den Schutz der deutschen Botschaft.

Paris, 1. Oktober. — Oberleutnant Steffen hat sehr rasch die Erlaubnis zur Abreise erhalten. Die französischen Behörden beschämen sich überaus inlant. Nach Durchsicht der Akten über den Zwischenfall stellte der

Ministerpräsident fest, daß der deutsche Offizier, der sich im Nebel verirrt, zur Landung gezwungen war und keinerlei Aufvorschrift, durch welche die Landesverteidigung betroffen werden könnte, vorgenommen habe. Dem Leutnant wird freigestellt, auf dem Landweg zurückkehren. Die französische Regierung überläßt es der kaiserlichen Regierung, gegen Steffen die notwendigen Maßnahmen wegen Übertretung des französisch-deutschen Übereinkommens vom Juli 1918 zu treffen.

Berlin, 1. Oktober. — Oberleutnant Steffen hat, wenn man die Sache bei rechtem Lichte besieht, mit dem Abenteuer dem deutschen Fliegenwesen keinen Gefallen getan. Er mußte sich im Interesse der deutsch-französischen Beziehungen seinen Ehrgeiz bezähmen und sich — wie es ihm gestattet war — sein Flugzeug innerhalb Deutschlands tammeln. Platz, den Distanzrekord zu brechen, hätte er auch innerhalb der schwarz-weißen Grenzpfähle gehabt. Er hätte nur von Köln nach Hamburg, von Hamburg nach — z. B. — Stettin und zurück nach Berlin fliegen brauchen. Es hätte reichlich gelangt. Als Offizier hat er die nötige Sorgfalt vermissen lassen und sich in ein Abenteuer gestürzt, das für ihn wohl noch seine Folgen haben dürfte, trotzdem alles gut gegangen ist.

Berlin, 1. Oktober. — Oberleutnant Steffen hatte, wie feststeht, keine Erlaubnis zu einem Fluge nach London, da einem Offizier Fahrten mit dem Flugsack ins Ausland prinzipiell verweigert werden. Es wird gerade in hiesigen militärischen Kreisen für befremdlich gehalten, daß Steffen so ohne weiteres einen Flug ins Ausland unternommen konnte. Das wird als ein Norm bezeichnet, das hoffentlich keine Wiederholung erfahren wird. Nach den unliebsamen Zwischenfällen bei Lunéville und Nancy war sämtlichen Militärliegern das schon bestehende Verbot, mit ihren Maschinen die deutsche Grenze zu überfliegen, wiederholt eingeschärft worden. Um so anfälliger ist es, daß Oberleutnant Steffen nun doch diesem Verbot zuwidergehandelt hat. Daß er nun gar nach London zu fliegen beabsichtigt, macht die Sache doppelt unangenehm. In England wird jede Landung an der Küste, die ohne Erlaubnis des britischen Kriegsministeriums erfolgt, als Spionage behandelt, so daß Oberleutnant Steffen die Fahrt nach London sehr übel bekommen wäre. Mit England besteht überhaupt noch kein Abkommen über die Behandlung der Flieger, wie ein solches zwischen Deutschland und Frankreich vor einiger Zeit getroffen worden ist.

Die zuvorkommende, liebenswürdige Art, wie von den Franzosen die Angelegenheit Steffen erledigt wurde, ist außerordentlich hervorzuheben. Der deutsche Offiziersflieger, der ohne Erlaubnis in Boulogne-sur-Mer landete, ist selbst voll des Lobes über die Aufnahme, die er fand. »Meine französischen Kameraden«, so äußerte er sich vor einem Zeitungskorrespondenten, »sind liebhaft lebenswürdig gegen mich gewesen; von einer Höflichkeit und Aufmerksamkeit ohne Gleichen war insbesondere der Höchstkommandierende von Saint-Omer, General Duplessis. Der Offizier, der Deutschland besucht hat und ziemlich gut Deutsch spricht, natürlich sah ich mir stundenlang über meinen Flieg, General Duplessis nahm an meinem Frühstück teil und behandelte mich so liebenswürdig, als wäre ich ein französischer Offizier. Nicht einen Augenblick ließ man mich merken oder hatte ich die Empfindung, daß ich etwa wie ein Gefangener behandelt würde. Auch wurde ich nicht etwa verhört oder scharf angefragt, sondern man ließ mich freiwillig meine Fliegerlebnisse erzählen und ich hatte vom ersten Augenblick an die Gewißheit, daß man an der Wahrheit meiner Erklärungen nicht zweifelte.«

Der französische Ministerpräsident Berthoin nahm am 1. Oktober Kenntnis von den Untersuchungen der Verwaltungs- und Militärbehörden über den Fall Steffen. Aus den Akten geht hervor: 1. Oberleutnant Steffen, da sich im Nebel verirrt, ist gezwungen gewesen, zu landen. 2. Oberleutnant Steffen hat während seiner Fluges keinerlei Nachforschungen angestellt, die die nationale Verteidigung interessierten. Unter diesen Umständen hat

der Ministerpräsident entschieden, daß Oberleutnant Steffen freigelassen wird und das französische Gebiet auf dem Landwege verlassen darf. Da anderseits Oberleutnant Steffen die Vorschriften des französisch-deutschen Abkommens vom 26. Juli 1913 übertreten hat, hat die Regierung der Republik die Tatsache der kaiserlichen Regierung mitgeteilt und ihr anbeigestellt, die erforderlichen Maßnahmen hinsichtlich des Offiziers zu ergreifen.

Die Entscheidung der Regierung wurde dem Aviatiker bei einem Frühstück bekanntgegeben, zu dem der deutsche Konsul in Boulogne-sur-Mer, Herr Busch, außer dem Oberleutnant Steffen auch den dortigen Unterpräfekten Rischmann und den Spezial-Polizeikommissär geladen hatte. Nach beendeter Mahlzeit ergriff Konsul Busch im Namen des Fliegers das Wort, um den Zivil- und Militärbehörden dessen Dank für die ihm erwiesene freundliche Behandlung auszusprechen, sowie auch die wohlwollende Haltung des Publikums anzuerkennen. Der Konsul fügte seinen eigenen Dank an und erklärte, daß er sich geweiht haben würde, seinen Landessangehörigen mit seiner Autorität zu decken, wenn er auch nur einen Augenblick an dessen Erklärung hätte zweifeln können, daß er sich bei einem mißglückten Rekordversuch auf französisches Gebiet verirrt habe. Gemäß den aus Paris eingetroffenen Instruktionen wurde der Oberleutnant Steffen ermächtigt, vermittels der Eisenbahn nach Deutschland zurückzukehren. Ein Autombillwagen brachte den von seinem Piloten schon am Vormittag zerlegten Apparat nach dem Bahnhof von Boulogne-sur-Mer, von wo er nach Berlin übergeführt wurde.

DIE BERLINER HERBSTFLUGWOCHE.

Die Flag- und Sportplatz-Gesellschaft Berlin-Johannisthal hielt vom 28. September bis 5. Oktober eine Flugwoche ab, die unter dem Protektorat des Prinzen Friedrich Leopold von Preußen stand.

Am ersten Tage mußte der Beginn der Wettbewerbe infolge der böigen Winde um eine Stunde verzögert werden. Als erster stieg um 3 Uhr nachmittags Reiterer zu einem Höhenfluge ohne Passagier auf; ihm folgten Stiploschek, Rupp, Fiedler, P. V. Stöffler und der Österreicher Josef Sablatnig. Letzterer startete einen Union-Pfeil-Doppeldecker, System Bomhardt, mit 120 H. P. Anstro-Daimler-Motor und hatte zwei Passagiere an Bord. In kurzer Zeit schraubte Sablatnig den mit einer Nutzlast von 207 kg beschwerten Apparat bis zu einer Höhe von 2100 m empor, womit es ihm gelang, den bisherigen von P. V. Stöffler gehaltenen deutschen Rekord von 860 m zu übertreffen. Die größte Höhe erreichte mit 3300 m P. V. Stöffler, der auch mit 2:00:00 die größte Flugzeit anzuweisen hatte. Der Etlich-Flieger Reiterer vollführte aus fast 3000 m Höhe einen schönen Gleitflug, hatte aber das Unglück, daß nach der Landung der dem Startplatz zurollende Apparat von einer Böe umgekippt und beschädigt wurde. Das Rennen der schweren Eindecker (über 80 H. P.) führte bis zu einer 10 km entfernten Wendemarke und zurück. Es starteten drei Bewerber, unter denen nur Laitsch die Ziellinie vorschriftsmäßig überflog.

Die Resultate des ersten Tages waren: Wettbewerb um die größte Gesamtflugzeit: P. V. Stöffler (100 H. P. Aviatik-Doppeldecker) 2:00:00, Stiploschek (Jeannin-Stahltaube) 1:14:00, Reiterer (Etlich-Taube) 58:00, E. Stöffler (Albatros-Doppeldecker) 42:00, Rupp (L.-V.-G.-Eindecker) 34:00, Fiedler (Luftfahrzeug-Stahltaube) 24:00; ferner flogen: Schüller, Kiessling, Renns, Thelen, Lindpaintner, Schnitz und Sablatnig. — Rennen für schwere Eindecker: Laitsch (L.-V.-G.-Eindecker) in 10:25¹⁰/₁₀, Stiploschek (Jeannin-Stahltaube) in 11:15, Fiedler (Luftfahrzeug-Stahltaube) in 15:23. — Die größten Höhen des Tages erreichten: V. Stöffler mit 3300 m, Reiterer mit 2900 m und Sablatnig mit 2100 m.

Da am zweiten Tage die Wettbewerbe um die Preise des Kriegsministeriums am dem Programme standen, die nur für die Flugzeugfabrikanten von Interesse waren, gestalteten sich Besch und Flugbetrieb ziemlich schwach. Im Wettbewerb um den kürzesten Anlauf mit

kriegsmäßiger Belastung von 200 kg konnten die drei Konkurrenten nur mit dem Winde starten, wodurch ihre Leistungen derart beeinträchtigt wurden, daß nur E. Stöffler einen Anlauf unter 100 m erzielte. Im Wettbewerb um die größte Steigfähigkeit mit kriegsmäßiger Belastung erhob sich Kiessling in 7:45 auf die vorgeschriebene Höhe von 800 m. Stiploschek erzielte mit 1:00:00 die längste Dauer und mit 2000 m die größte Höhe.

Die Resultate des Tages waren: Wettbewerb um die größte Gesamtflugdauer: Stiploschek (Jeannin-Stahltaube) 1:00:00, Remes (Ago-Doppeldecker) 48:00, Gruner (Harian-Eindecker) 42:00; ferner flogen: Kiessling, E. Stöffler, V. Stöffler, Janisch, Rapp, Röver, Schwandt, Schulz, Kanitz und Kammerer. — Wettbewerb des Kriegsministeriums um die größte Steigfähigkeit: Kiessling (Ago-Doppeldecker) 7:45, Janisch (Luftverkehrs-Doppeldecker) 12:40; ferner flogen: Stiploschek, Lindpaintner. — Wettbewerb des Kriegsministeriums um den kürzesten Anlauf: E. Stöffler (Albatros-Doppeldecker) 92:67 m. Thelen und V. Stöffler wurden nicht bewertet, da sie über 100 m brauchten. — Die größten Höhen des Tages erzielten: Stiploschek mit 2000 m und Rupp mit 1400 m.

Der Held des dritten Tages war wieder Sablatnig, dem es diesmal gelang, einen Höhenweltrekord mit drei Passagieren zu schaffen. Der Österreicher stieg zu Beginn der Wettbewerbe auf einem Union-Pfeil-Doppeldecker, System Bomhardt, in dem ein 125 H. P. Anstro-Daimler eingebaut war und der ein Personengewicht von 273 kg zu tragen hatte, empor, erreichte in 30 Minuten eine Höhe von 2100 m und nach weiteren 21 Minuten 2880 m. Da sein Benzinvorrat zur Neige ging, mußte er umkehren und bewerkstelligte den Abstieg in sieben Minuten in brillantem Gleitfluge. Sablatnig hat mit seiner Leistung den bisher von dem Engländer Hawkes mit 2595 m gehaltenen Weltrekord um 235 m verbessert. Lebhafterem Interesse begegnete das Vorgaberennen, bei dem die Vorgaben nach einer Formel, die Belastung und Motorenstärke in Berechnung zog, bemessen wurden. Es starteten fünf Flügler. Kiessling (100 H. P. Ago-Argus-Doppeldecker) startete als Malwurm mit 310 kg Belastung. Er gab Schwandt (35 H. P. Grade-Eindecker, 75 kg Belastung) 10 Sekunden vor; 42 Sekunden Vorgabe hatte Felix Laitsch, dessen 100 H. P. L.-V.-G.-Große-Eindecker mit 262 kg belastet war; O. E. Lindpaintner (150 H. P. Ago-Argus-Doppeldecker) hatte 300 kg angepackt und dazu 1:19 Vorgabe, während der fünfte Konkurrent A. Stiploschek (150 H. P. Jeannin-Argus-Stahltaube) bei 250 kg Last 2:12 voraus hatte. Der Start erfolgte in der Reihe: Kiessling 5 Uhr, Schwandt 5:00:18, Laitsch 5:00:42, Lindpaintner 5:01:19 und Stiploschek 5:02:12. In rascher Fahrt strebten die Maschinen den 10 km vom Start entfernten Wendemarken zu, nur der Grade-Eindecker blieb etwas zurück. Als erster kam Laitsch zurück, dem Lindpaintner und Stiploschek folgten, die um den zweiten Preis einen scharfen Kampf anstrangen, den der Münchener gewann. Kiessling und Schwandt, die sich verfliegen hatten, folgten erst viel später. Die Zeiten des Rennens waren: 1. Laitsch 11:25, 2. Lindpaintner 13:25¹⁰/₁₀, 3. Stiploschek 13:29, 4. Kiessling 24:48¹⁰/₁₀, 5. Schwandt 27:24¹⁰/₁₀. Felix Laitsch war somit überlegener Sieger.

Die sonstigen Tagesergebnisse waren: Wettbewerb um die größte Gesamtflugzeit: Reiterer (Etlich-Taube), 1:27:00, Fiedler (Luftfahrzeug-Stahltaube), 1:22:00, Kanitz (Union-Pfeil-Doppeldecker), 1:03:00; ferner flogen: Kiessling, Thelen, E. Stöffler, V. Stöffler, Ingold, Krieger, Gruner, Stiploschek, Lindpaintner, Janisch, Rupp, Röver, Schwandt, Schulz, Wrobel und Kammerer, Höhe: Reiterer 2550 m, Fiedler 2000 m, Kanitz 1800 m und Thelen 1400 m.

Der vierte Tag übertraf seine Vorgänger an interessanten Darbietungen. Sablatnig stieg mit vier Passagieren an Bord (Personengewicht 331 kg, Benzin 100 kg, Öl 5 kg) auf und erreichte in 15 Minuten 1000, in 30 Minuten 1800 und in 36 Minuten 2080 m Höhe, womit er den von dem Franzosen Marty im April geschaffenen Weltrekord um 630 m überbot. Der Abstieg dauerte fünf Mi-

nuten. Im Montage-Wettbewerb traten sich Laitsch mit einem L. V. G.-Eindecker, Röwer mit einem Eindecker eigener Konstruktion und Krieger mit einer Harlan-Taube entgegen. Die teilnehmenden Flugzeuge müssen zunächst die Flügel oder Tragflächen von dem Rumpf des Apparates entfernen, worauf die demontierten Flugzeuge ein Profil von 3 m Breite und 9-75 m Höhe zu durchfahren haben, wobei sie aber auch von einem Automobil gezogen werden können. An einer bestimmten Stelle wird sodann auf ein gegebenes Zeichen die Wiederbefestigung der Flügel vorgenommen und hieran ein Flug von mindestens zehn Minuten Dauer angeschlossen. Nach der Landung ist das Flugzeug wieder zu demontieren und nochmals durch das aufgestellte Profil zu fahren. Der L. V. G.-Doppeldecker brauchte für die Montage 9:18, für die Demontage nur 2:58, während der Röwer-Eindecker in 8:42 montiert und in 7:47 demontiert wurde. Laitsch ging daher aus diesem schwierigen und interessanten Wettbewerb als Sieger hervor. Da die Harlan-Taube noch nicht fertig montiert war, als die anderen schon wieder zur Demontage schritten, gab sie auf.

Die Ergebnisse des Tages waren: Wettbewerb um die größte Gesamtflugzeit: Gruner (Harlan-Eindecker): 1:36; Reiterer (Erich-Taube): 1:28; Stiploschek (Jeannin-Stahltaube): 1:17; Kanitz (Union-Pfeil-Doppeldecker): 1:09; Rupp (L. V. G.-Doppeldecker): 1:04. Ferner flogen: Kiessling, Remus, Thelen, Ingold, Fiedler, Janisch, Schwandt, Schult, Wrobel und Kammerer. — Montage-Wettbewerb: Laitsch (L. V. G.-Eindecker): Montage 9:18, Demontage 2:58, zusammen 12:16; Röwer (Röwer-Eindecker): Montage 8:42, Demontage 7:47, zusammen 16:29. Die größten Höhen des Tages erzielten: Stiploschek mit 4080 m, W. Stöffler mit 3820 m, Reiterer mit 3000 m, Sablatnig mit 2080 m (Weltrekord mit vier Passagieren) und Kanitz mit 2000 m.

Am fünften Tage stieg im Verlaufe der Wettbewerbe das Marine-Infanterie-„L. 2“ zu einer mehrstündigen Übungsfahrt auf, bei der es mit Einbruch der Dämmerung zurückkehrte. Der frühere türkische Kriegspilot Scherif blieb auf einer A. F. G.-Taube 3:21:00 in den Lüften und erhielt für diese Leistung 3000 M. an der Nationalbank. Um 4 Uhr begann das Vorgebernen, da dem sich der Flieger Stöffler, V. Stöffler (800 kg Belastung) erhol von Thelen (800 kg) 1:06, von Krieger (800 kg) 2:09, von Gruner (120 kg) gar 3:36. Vorgeber Stöffler behauptete sich an der Spitze seiner Gegner und gewann das Rennen knapp, aber sicher. Im Wettbewerb um den kürzesten Anlauf konnten nur mäßige Leistungen erzielt werden, da der Wind in der Startrichtung wehte.

Die Ergebnisse des Tages waren: Wettbewerb um die längste Gesamtflugzeit: Reiterer (Erich-Taube) 1:33:00; Kanitz (Union-Pfeil-Doppeldecker) 1:32:00; Fiedler (Kraftfahrzeug-Stahltaube) 1:24:00; Schnitz (Erich-Taube) 1:23:00; ferner Kammerer, Wrobel, Schandt, E. Stöffler, Stiploschek, Krieger, Thelen, Janisch, Röwer, Kiessling, Böhm, Sablatnig, Köhnert, Gruner.

Wettbewerb um den kürzesten Anlauf: 1. Thelen (Albatros-Doppeldecker) 70:84 m; 2. Stöffler (Albatros-Mercedes-D. D.) 96:53 m. Die anderen Bewerber wurden nicht gewertet, da sie über 100 m brachten. Vorgeberrennen: 1. V. Stöffler (Aviatik-Pfeil-Doppeldecker) 12:11¹/₁₀; 2. Thelen (Albatros-Doppeldecker) 13:12¹/₁₀; 3. Krieger (Harlan-Taube) 14:50¹/₁₀; 4. Gruner (Harlan-Eindecker) 16:22¹/₁₀. Die größten Höhen des Tages erzielten Fiedler mit 3900 m und Reiterer mit 3100 m.

Der sechste Tag der Flugwoche brachte wieder eine sensationelle Leistung des Österreichers Sablatnig, der einen Weltrekord im Flug mit fünf Passagieren schuf. Der kühne Flieger, der im Verlaufe des Meetings neue Höhenweltrekorde mit drei und vier Passagieren geschaffen hat, verstaute kurz nach Beginn der Wettbewerbe seine fünf Mitfahrer in seinem eigens zu diesem Zwecke erweiterten Aviatik-Pfeil-Doppeldecker wie in einer Sardinenbüchse. Er schraubte seine einschließlich Benzin- und Ölvorräten über 600 kg schwere Nutzlast in eleganten Spiralen bis zu einer Höhe von 1000 m und landete nach einer Flugzeit von knapp 17 Minuten unter dem lebhaften Beifall der Zuschauer wieder glatt auf dem Flugplatze. Sablatnig hat mit dieser Flugleistung den bisherigen

Weltrekord mit fünf Passagieren, den der Flieger Frantz am 28. Februar mit 600 m auf dem Flugfeld in Chartres erzielte, um fast das Doppelte gedrückt. Seine Leistung muß nun so höher bewertet werden, da in größeren Höhen sehr heftige Böen herrschen.

Diese wurden auch dem Piloten der Union-Fliegerwerke Kanitz sehr gefährlich, der sich durch die stürmische Witterung in den oberen Luftschichten nicht abhalten ließ, auf seinem Pfeil-Doppeldecker mit einem Passagier bis zu einer Höhe von 2750 m emporzustiegen. Als er wieder auf 2000 m heruntergelangt war, platzte ihm das Benzinrohr. Kanitz riß den Magnet heraus, um eine Explosion zu vermeiden, hielt das Fußrohr mit den Händen zu und steuerte aus, so gut es ging, mit den Zähnen. Infolge der heftigen Böen geriet er mehr als einmal in ernste Gefahr, mit seinem Passagier in den Müggelsee zu stürzen. Während seines Sturmes hatte der Motor sehr schlecht funktioniert und stellenweise überhaupt ausgesetzt.

In den Wettbewerben wurden teilweise recht gute Resultate erzielt. Im kürzesten Anlauf siegte unter sechs Bewerbern der Flieger Rupp mit 50:95 m. Das Geschwindigkeitsrennen für schwere Eindecker gewann Ingold vor drei Mitbewerbern in 11:21¹/₁₀ überlegen. Das Rennen für schwere Doppeldecker wurde in zwei Gruppen geflogen. In der ersten Gruppe siegte Janisch mit einem Vorsprung von ungefähr 10 Sekunden; in der zweiten flog Remus seinen Gegner davon.

Die Resultate des Tages waren: Wettbewerb um die größte Gesamtflugzeit: Reiterer (Erich-Taube) 59:00, Wrobel (Wright-Doppeldecker) 58:00; ferner Kanitz, Remus, Kiessling, Stiploschek, Gruner, Schults, Schwandt, Fiedler, Ingold, Böhm. Wettbewerb um den kürzesten Anlauf: Rupp (L. V. G.-Doppeldecker) mit 50:95 m, V. Stöffler (Aviatik-Pfeil-Doppeldecker) mit 61:8 m; ferner E. Stöffler, Krieger, Ingold und Thelen. Geschwindigkeitsrennen für schwere Eindecker: Ingold (Aviatik-Eindecker) in 11:21¹/₁₀; Krieger (Harlan-Taube) in 13:41¹/₁₀; ferner Köhnert und Reiterer. Geschwindigkeitsrennen für schwere Doppeldecker: Gruppe I: Janisch (L. V. G.-Doppeldecker) in 11:14¹/₁₀; Lindpaintner (Ago-Doppeldecker) in 11:59¹/₁₀; ferner V. Stöffler, Schüller und E. Stöffler. Gruppe II: Remus (Ago-Doppeldecker) in 14:12¹/₁₀; Kiessling (Ago-Doppeldecker) in 17:44¹/₁₀; ferner Thelen (disqualifiziert). Die größten Höhen des Tages erzielten: Kanitz mit 2750 m, Reiterer mit 1740 m und Sablatnig (Höhen-Weltrekord mit fünf Passagieren) mit 1000 m.

Der vorletzte Tag war von herrlichem, windstillem Wetter begünstigt und hatte einen zahlreichen Besuch anzuweisen. Da der Montage-Wettbewerb wegen mangelnder Beteiligung ausfiel, nutzten fast sämtliche Flieger die freigewordene Zeit zu Dauerflügen aus. So kam es, daß seitweise 16 Maschinen gleichzeitig in der Luft waren, die sich in waghalsigen Gleit- und Spiralfügen überboten.

Im Wettbewerb um die längste Dauer erzielte Remus auf Ago-Doppeldecker, der sich gleichzeitig um den Preis für den längsten Einzelflug bewarb, mit 2 Stunden 84 Minuten die beste Zeit. In dem vom Kriegsministerium ausgeschriebenen Wettbewerb um die Differenz zwischen der kleinsten und größten Geschwindigkeit hatten die Bewerber auf ein und demselben Flugzeug zwei Randflüge von je 80 km auszuführen. Sieger blieb Rupp, der eine Minimalgeschwindigkeit von 70 km und eine Maximalgeschwindigkeit von 110 km erstellte. Sablatnig gönnte seinem bewährten Union-Pfeil-Doppeldecker, auf dem er während der Herbstflüge bisher einen deutschen und drei Welt-Höhenrekorde aufgestellt hat, die wohlverdiente Ruhe.

Die Unsaite einzelner rücksichtsloser Flieger, in geringer Höhe über das Publikum hinwegzufliegen, führte zu einem leichten Unfall. Eine ältere Dame erschrak über einen Doppeldecker, der dicht über die Köpfe der Zuschauer auf dem Promenadenplatze hinwegflog, derartig, daß sie ohnmächtig zusammenbrach.

Die Tagesergebnisse waren: Wettbewerb um die größte Gesamtflugzeit: Remus (Ago-Doppeldecker):

2:34:00, Schnitz (Erich-Taube): 2:30:00, Reiterer (Erich-Taube): 2:26:00; ferner flogen über eine Stunde: Kasits, Böhm, E. Stöffler, Ingold, Gruser, Stiploschek, Fiedler, Schwandt, Wrobel, Kammerer, Lindpaintner und Rupp. Wettbewerb um die Differenz zwischen der kleinsten und der größten Geschwindigkeit: Rupp (L. V. G.-Doppeldecker): 70 km niedrigste, 110 km höchste Geschwindigkeit; Krieger (Harlan-Taube): 67 km niedrigste, 96 km höchste Geschwindigkeit. Wettbewerb um den längsten Einseilflug von mindestens $2\frac{1}{2}$ Stunden Dauer: Remus (Ago-Doppeldecker): 4:04:00. Die größten Höhen des Tages erzielten: Stiploschek mit 4070 m, Reiterer mit 2400 m und Krieger mit 2350 m.

Das verheißungsvolle Programm des Schlußtages wurde durch die Ungunst der Witterung verdorben. Stiploschek und Sablatnik gaben angesichts des trostlosen Wetters die geplanten Höhenrekordversuche auf und auch das Rennen der vier Ago-Doppeldecker, von dem man sich interessante Ergebnisse versprach, fiel aus. Hierfür wurde ein Geschwindigkeitsrennen zwischen den beiden Wright-Doppeldeckern eingeschoben, aus dem Wrobel auf »W. 1« als Sieger hervorging. Das folgende Vorgaberenne brachte abermals einen schlagenden Beweis dafür, daß die von der Sportleitung für Vorgaberenne errechnete Formel in der Praxis nicht verwertbar ist. Die beiden verhältnismäßig langsamen Wright-Maschinen mußten wegen seiner Belastung, die er an Bord nahm, dem mit 100 H. P.-Argus-Motor ausgerüsteten schnellen Aviatic-Eindecker Ingolds noch 80 Sekunden vorgeben. Ingold war infolgedessen auch, obwohl er einen großen Umweg machte, leichter Sieger.

Im Wettbewerb um die größte Steigfähigkeit schraubte sich Thelen auf Albatros-Doppeldecker in sieben Minuten auf die vorgeschriebenen 800 m. Ihm fiel auch der Preis für die größte Tragfähigkeit zu, da er diese Höhe mit 800 kg Nutzlast erreichte. Das zum Schluß zwischen Stiploschek auf Jeannin-Stahltaube und Ingold auf Aviatic-Eindecker ausgefochtene Wettrennen endete mit einem leichten Sieg des ersteren, der in 10:01 eine Minute vor Ingold das Ziel passierte.

Die Ergebnisse des letzten Tages waren: Wettbewerb um die größte Gesamtflugzeit: Reiterer (Erich-Taube): 59:00, Remus (Ago-Doppeldecker): 54:00, Stiploschek (Jeannin-Stahltaube): 52:00; ferner flogen noch sieben weitere Flieger. Wettbewerb um die größte Steigfähigkeit auf 800 m: Thelen (Albatros-Doppeldecker) in 7:00, E. Stöffler (Albatros-Doppeldecker) in 12:00. Wettbewerb um die größte Tragfähigkeit: Thelen (Albatros-Doppeldecker) mit 800 kg. Geschwindigkeitsrennen: Wrobel (Wright-Doppeldecker) in 16:35, Kammerer (Wright-Doppeldecker) in 29:58 $\frac{1}{2}$. Vorgaberenne: Ingold (Aviatic-Eindecker) in 14:51 $\frac{1}{2}$, Wrobel (Wright-Doppeldecker) in 16:42 $\frac{1}{2}$; Kammerer aufgegeben. Die größte Höhe des Tages erzielte Reiterer auf Erich-Taube mit 2400 m.

DAS KRESS-DENKMAL IN TULLNERBACH.

Am Tullnerbachbassin nächst Unter-Tullnerbach fand am 5. Oktober unter außerordentlich zahlreicher Beteiligung die Enthüllung des Denkmals für Wilhelm Kress statt.

Das Denkmal, das vom Bildhauer Baron Radolf Waigl, einem Sohne des Feldmarschallenteants von Waigl, geschaffen wurde, besteht aus einem Porphyrblock, der von einem mächtigen Adler gekrönt ist und eine Bronzeplatte trägt, die das Landschaftsbild mit der auf dem Wasserspiegel ruhenden Kressschen Flugmaschine in Relief zeigt. Die Inschrift lautet: »Wilhelm Kress bante und versuchte an dieser Stätte als Erster in Österreich in den Jahren 1898 bis 1900 sein Drachenflugzeug. Gestiftet auf Anregung des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes 1918.«

Das Denkmal macht einen vorsichtigen Eindruck.

Im Namen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes begrüßte der Präsident des k. k. Österreichischen Flugschiffbauvereins Generaldirektor A. Cassinone die

offiziellen Persönlichkeiten, in erster Linie des Ehrenpräsidenten des Flugschiffbauvereins Minister a. D. Excellenz August Ritter von Ritt, der sich hier erklärt hatte, die Enthüllung vorzunehmen. Generaldirektor Cassinone führte aus, daß der Österreichische Luftschiffer-Verband den Beschluß gefaßt habe, Wilhelm Kress als dem ersten österreichischen Pionier auf dem Gebiete des Drachenfluges und Forscher, der die Menschheit für den gegenseitigen Verkehr auf neue Pfade wies, ein Denkmal zu setzen. Zahlreiche Liebesgaben ermöglichten eine rasche Ausführung. Durch die Anwesenheit der Vertreter von Ministerien, anderer hohen Behörden und hochangesehenen Körperschaften sowie vieler Gäste aus allen Kreisen gestalte sich die Feier zu einer öffentlichen Huldigung für die Mägen des dahingegangenen genialen Mannes. Im Namen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes dankte der Redner allen Teilnehmern an der Feier, allen Spendern von Beiträgen und fuhr dann fort: »Wilhelm Kress! Nicht erspart blieb dir — wohl für eine kurze Spanne Zeit — eine Enttäuschung in bezug auf den vollen Erfolg. Trotzdem wurde dein Glaube nicht wankend, du wärest dir eine aufopferungsvolle Überzeugung. Es zerstörten sich auch bald die Wolken und was du errichtet und erstrebt und was du selbst nicht errungen, hat die Zeit erfüllt. Deine Idee vom Siege der Menschen im Kampfe um das Luftmeer feierte einen noch nicht dagewesenen Triumph, der auch ein Triumph Österreichs ward, ein Triumph deines Strebens und deiner Überzeugungen. Dein Name wird mit deinen Ideen und mit deinem Werke ewig verknüpft bleiben! Ehre deinem Andenken!« Zum Schluß richtete der Redner an Excellenz von Ritt die Bitte um die Erlaubnis, daß die Hülle des Denkmals fallen dürfe.

Exzellenz von Ritt bemerkte in seiner Erwiderung, die zahlreiche Beteiligung an der Feier berechtige zu dem Schlasse, daß das Interesse für die österreichische Aviatic in das weitesten Kreise erfreulich zuzunehmen. Die Verdienste Kress' könnten nicht besser gewürdigt werden, als durch das Gelübde, auch in Zukunft vereint alle Kräfte für die Entwicklung der Aviatic einzusetzen. Zu diesem Zwecke und in der festen Überzeugung, daß die rastlos strebenden mühtigen Aviaticer Österreichs auch fernerhin dessen aviatisches Ehrenschloß hochhalten werden, gehe er das Zeichen, daß die Hülle falle.

Generaldirektor Cassinone übergab hierauf der Gemeinde Tullnerbach das Denkmal in Schutz und Obhut, dankte ihr, gleichzeitig auch der Wientalwasserleitungsgesellschaft für die Bewilligung zur Aufstellung des Denkmals auf dem ihr gehörigen Grund und Boden. Dieses möge in seiner stillen Umgebung Zeugnis von der stürmischen Sehnsucht geben, mit der Kress bestrebt gewesen sei, sich dem Vogel gleich in die geheimnisvollen Lüfte zu erheben, und alle, die wie immer an ihrem Erfolge versweifeln, mahnen: Der Weg zu allem Großen ist ein Dornenpfad!

Bürgermeisterstellvertreter von Tullnerbach, Fabrikant und Realitätenbesitzer Ingenieur Tobiasch, übernahm im Namen der Gemeinde den Dankstein in deren Obhut und versprach, daß Gemeinde und Verschönerungsverein alles tun werden, um Kunst und Natur in harmonischem Einklang zu erhalten. So einfach und klar wie die Linien dieses Steines, sei auch die Natur eines Wilhelm Kress gewesen, hart aber auch wie dieser Stein seine Überzeugung. Auf den richtigen Pfad habe ihn seine Phantasie geführt; aber der Pfad sei so dornenvoll gewesen, daß er das Ziel nicht erreichen konnte. Der Österreichische Luftschiffer-Verband habe nun Kress' Mühen und Können gelohnt und in Tullnerbach durch Errichtung dieses Denksteines eine historische Stätte geschaffen. Der Redner dankte den Urheber des Denkmals und dem jungen Künstler, der es geschaffen hat.

Der k. k. Österreichische Flugschiffbauverein, der Ingenieur- und Architekten-Verein und die Mechanikergesellschaft widmeten Kränze.

Herr Luzian Brunner, der als einer der ersten Mitarbeiter Wilhelm Kress' sprach, erwähnte Professor Radiager und Friedrich von Loos als Förderer von

dessen Bestrebungen und empfahl als einen Akt besonderer Pikt, das Problem des Schraubenfliegens, an das sich Kress noch in den letzten Jahren gewagt habe, zu fördern.

Reichratsabgeordneter Ganser erinnerte daran, daß Kress nun dasselbe Schicksal erfahren habe wie Josef Ressel. Das Denkmal solle nicht nur die Erhöhung einer Dankeschuld sein, sondern auch ein Markstein, daß man von nun an in Österreich nicht mehr Talente verkümmern lassen wolle.

Der Vizepräsident des k. k. Österreichischen Aero-Klubs Herr Alfred von Strasser sprach dem Denkmal-Komitee, besonders den Herren Generaldirektor Cassinone und Oberst Sinchomel den Dank für die Förderung des Werkes aus.

Die LOESSL-GEDENKTAFEL IN AUSSEE.

An der Villa Gentiana in Aussee fand am 5. Oktober, um dieselbe Zeit, zu der in Tallenbach das Kress-Denkmal der Öffentlichkeit übergeben wurde, die Enthüllung der Gedenktafel für Friedrich Ritter von Loessl statt.

Die Feier leitete im Namen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes Oberstleutnant Hermann Hoernes, der zunächst die zahlreich erschienenen Festgäste begrüßte. Der Vertreter des steiermärkischen Luftschiffer-Vereines in Graz, Direktor Herz, schilderte in großen Zügen die Entwicklung der Luftschiffahrt und ihre Bedeutung für Militärzwecke. Hierauf nahm Oberstleutnant Hoernes als Delegierter des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes die Enthüllung der Gedenktafel vor. Er sagte in seiner Festrede u. a.:

»Friedrich Ritter von Loessl! Welchem Kenner der Geschichte österreichischer Flugtechnik würde bei Nennung dieses Namens das Herz nicht höher schlagen! Bis an die fernste Grenze menschlicher Daseinsmöglichkeit war es ihm vergönnt, ein Leben voll ungewöhnlicher Energie und Tatkraft im Dienste der Technik und Wissenschaft zu führen.

Zu Anfang des vorletzten Jahrhunderts geboren, war er einer der ersten Ingenieure des Kontinents, die sich dem Eisenbahnbau zuwandten und die Zukunft des Schienenweges mit prophetischem Geiste ahnten. Eine fast ungläubliche Zahl von Eisenbahnprojekten in Bayern, Österreich und Ungarn entstammte seinem Unternehmungsgeiste. Die Trassierungsarbeiten veranlaßten ihn, der kartographischen Aufnahme des Geländes eine erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Er brachte es hierin zur hohen Vollkommenheit.

Schon in jungen Jahren zeigte sich sein hervorragendes erfinderisches und spekulatives Talent. 1839/40 als Assistenzingenieur beim Ban der München—Augsburger Eisenbahn tätig, kam er auf den Gedanken, die Kraft des Windes nutzbar zu machen, indem er die für den Transport großer Erdmassen dienenden Bahnwagen mit Segeln versah; er ersparte dadurch wesentlich an Transportkosten. Dies schenkte die erste Veranlassung zu seinen späteren Wind- und Luftwiderstandsforschungen gewesen zu sein.

Seine Studien über den Wind folgten solche über den wechselnden Luftdruck. Das in der Atmosphäre herrschende gewaltige Kräftefeld, das in den fortgesetzten Luftdruckschwankungen zum Ausdruck kommt, verwertete er in genialer Weise. Er bante dünnwandige metallische Dosen und machte sie luftleer. Der stets wechselnde Luftdruck brachte sie in periodische Bewegung. Mittels eines Hebelwerkes, das auf Federn oder Gewichte wirkte, wurde die Kraft angepfehlert. Derart entstand eine Kraftpendel für seine aerodynamischen Uhren.

Immer mehr beschäftigte sich von Loessl auch mit aeronautischen Fragen. So beteiligte er sich an der Förderung des Projektes von Haenlein, eines lenkbaren Ballons, an dessen Vorversuchen im Sophienalle im Jahre 1873; dann an der Errichtung der »Fachgruppe für Flugtechnik des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines« im Jahre 1880 als einer der Gründer und ins-

besondere an der Förderung des Kresschen Drachenfliegens, dessen Ausführung überhaupt ermöglicht zu haben zum größten Teile seiner tatkräftigen Initiative zu verdanken ist. An der Spitze des ersten flugtechnischen Vereines der Monarchie entfaltete er eine sehr ersprießliche Tätigkeit. Er hatte dabei viel mit der fast allgemein verbreiteten Ansicht der Unlösbarkeit des Flugproblems zu kämpfen. Umsonst verwiesen von Loessl und andere darauf, daß die Fledermäuse, die Vögel und die Insekten, ja selbst einzelne Fische fliegen, daß schon zu Anfang der Vierzigerjahre des vorigen Jahrhunderts die Engländer Henso und Stringfellow Flugzeuge entwarfen und tatsächlich angeführt haben und Pénaud in Paris im Jahre 1871 das erste Modell, das überhaupt geflogen ist, bante und später auch in Österreich Kress solche bante und fliegen ließ. Die Überzeugung der Möglichkeit, die Luft mit Flugzeugen zu durchschiffen, schöpfte er indessen hauptsächlich aus seinen eigenen Luftwiderstandsversuchen. Was er auf diesem Gebiete durch unermüdliche Forscherarbeit Jahrzehnte hindurch geleistet hat, sichert ihm den Dank der Mit- und Nachwelt. Er ersann und bante hiezu eigene kunstvolle Apparate und Modelle, die durch ihre Bewegung den Widerstand der Luft verschieden geformter Körper und Flächen offenbaren sollten. Auch auf das Gebiet der Luftschrauben dehnte er seine umfassenden Experimente aus. Wir in Österreich können stolz auf unseren Loessl blicken, der zu einer Zeit allgemeinen Zweifels an der Fruchtbarkeit seiner Studien diesen unentwegt mit Erfolg oblag. Er fand auch noch zu seinen Lebzeiten vielfache Anerkennung seines Wirkens. Er hatte unter anderem die Genugtuung, daß seine Luftwiderstandsformeln in Preußen nach den Bestimmungen vom 16. Mai 1890 für die Aufstellung von staatlichen Berechnungen für Hochbankonstruktionen als Grundlage für diese Berechnungen vorgeschrieben wurden. Von Loessls umfassendste Hauptwerk »Die Luftwiderstandsgesetze, der Fall durch die Luft und der Vogelflug« entstand zumeist aus Versuchen, die er in dieser Villa, an der nun seine Gedenktafel prangt, unternommen hat.

Mit Recht werden wir auf ihn die schönen Worte Fischers an: »Die Seligkeit des Erkennens ist die höchste menschliche Befriedigung; sie ist die unvergängliche Quelle, von der ein Trank auf ewig den Durst stillt; sie ist das, was ich den absoluten Genuß nenne.«

Hierauf wurde die von dem Ausseer Künstler Richard Geyer stammende Gedenktafel enthüllt. Sie zeigt außerordentlich lebendigen Charakterkopf Loessls in Relieftchnik. Die Tafel hat folgende Inschrift: »Friedrich Ritter von Loessl, 1817—1907. Dem erfolgreichen Luftwiderstandsforscher gewidmet vom Dritten Österreichischen Luftschiffertag 1918.«

Bürgermeister Hans Schnitzer übernahm die Gedenktafel in die Obhut der Gemeinde. Staatsrat Siegmund Ritter von Loessl aus München, der Sohn des Gefleierten, drückte im Namen der Familie vor allem dem Luftschiffer-Verbande, insbesondere Oberstleutnant Hoernes als Anregender, den Dank für die Errichtung des Denkmals, dem Bildhauer Geyer die Anerkennung für sein Werk und allen Festgästen für ihre Teilnahme den Dank aus.

DER JURIDISCHE KONGRESS.

In Frankfurt a. M. hielt Ende September das »Comité juridique international de l'aviation« einen Kongreß ab. Die Sitzungen fanden unter dem Präsidium von Justizrat Dr. Viktor Niemeyer und Unterstaatssekretär Dr. von Mayr statt. Nur die Einleitungsansatzung war öffentlich.

Dr. Niemeyer gab nach der Begrüßung der Erschienenen d-m Gedanken Ausdruck, daß die Arbeiten des Komitees jetzt notwendiger als jemals seien, denn die rapid fortschreitende Luftschiffahrt fordere mit Ungeduld nicht nur ihre polizeiliche R-glementierung, sondern ihre öffentlich- und privatrechtliche Regelung. Diese Regelung müsse nach der Natur der Atmosphäre international werden. Dieser Leitgedanke wurde durch mehrere andere Redner kräftig unterstützt.

In den nicht öffentlichen Beratungen gab es lebhafte Debatten über die Gestaltung des Schadenersatzrechtes. Im allgemeinen setzt die Schadenersatzpflicht ein Verschulden voraus. Ein durch Absturz, Explosion etc. angerichteter Schaden wäre demnach von dem Luftschiffer nur dann zu ersetzen, wenn ihn ein Verschulden trifft; der Betrieb der Luftschiffahrt ist selbstverständlich kein solches. Der Deutsche Juristentag in Wien 1912 hat sich für eine Fortbildung dieses Schadenersatzrechtes für die Luftschiffahrt von der Verschuldungshaftung zur Erfolgschaftung ausgesprochen nach Analogie des Schadenersatzrechtes, wie es für den Eisenbahnverkehr gilt. Dem Kongreß lag ein Antrag mit ähnlichem Ziele vor. Daran schlossen sich nun die lebhaften Diskussionen. Justizrat Niemeyer hielt den schon in seinem für den erwähnten Deutschen Juristentag abgeordneten Gutachten vertretenen Standpunkt fest, daß die Erfolgschaftung für die Luftschiffahrt nur gerechtfertigt sei, wenn sie nachweislich für die Allgemeinheit außergewöhnliche Gefahren in sich trage, daß durch die Unglücksfälle der Luftschiffahrt aber in den weitaus meisten Fällen nur die Plouiere der Luftfahrt selbst getroffen würden, und daß jedenfalls erst abzuwarten sei, wie weit die Entwicklung der Luftfahrt deren Gefahren mehr und mehr mindere. Von anderer Seite wurde in gleichem Sinne auf die Luftkünststücke Pégons hingewiesen. Der bekannte französische Senator Reymond sprach in ähnlichem Sinne. Nach langen Auseinandersetzungen über die grundsätzlichen Vorzüge des „Gefährdungsprinzips“ gegenüber dem römisch-rechtlichen Verschuldungsprinzip wurde eine Bestimmung angenommen, welche »B. Z. a. Mittags« wiedergibt: »Der Halter eines Luftfahrzeuges hat allen Schaden zu ersetzen, der durch den Betrieb eines Luftfahrzeuges an Personen oder Sachen, die sich auf der Erdoberfläche befinden, verursacht wird; der Beschädigte kann sich schadlos an denjenigen halten, der nach allgemeinem Recht schadenersatzpflichtig ist. Falls der Beschädigte ein Verschulden trifft, kann der Halter des Fahrzeuges ganz oder teilweise von seiner Erstattpflicht befreit werden. — Der Halter des Fahrzeuges kann Rückgriff auf denjenigen Urheber des Schadens nehmen, der nach allgemeinem Recht ersatzpflichtig ist. — Durch die Worte: »die sich auf der Erdoberfläche befinden« wird zum Ausdruck gebracht, daß die mit dem Luftfahrzeug selbst beförderten Personen — im Gegensatz zu der auch diesen Personen gegenüber bestehenden Haftpflicht der Eisenbahnen — das Risiko der Gefahr selbst zu tragen, keinen »Erfolgschaftungsanspruch« gegen den Fahrzeughalter haben — daß ebenso bei wechselseitigen Beschädigungen von Luftfahrzeugen in der Luft sich die Haftung nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen bestimmen soll. Die außerordentliche Haftung soll nicht etwa den Führer, sondern den »Halter des Fahrzeuges« treffen, d. h. denjenigen, der das Luftfahrzeug auf eigene Rechnung in Gebrauch hat, gleichviel, ob als Eigentümer, Mieter, Entleiher n. a. w. Als Halter würde aber nicht derjenige gelten, dem das Luftfahrzeug nur zur Benutzung — sei es umsonst oder gegen Entgelt — überlassen wird, während der Überlassende nach wie vor die Kosten trägt, die durch Aufbewahrung, Unterhaltung und Benützung des Fahrzeuges verursacht werden.«

Professor Meuter beantragte den Zusatz, »daß dem Halter der Einwand, daß der Schaden durch höhere Gewalt verursacht sei, nicht zustehe solle. Nach langer Debatte wurde dieser Satz gestrichen und vielmehr der von Niemeyer und Reymond beantragte Zusatz beschlossen: »Der Halter des Luftfahrzeuges kann dem Anspruch des Beschädigten den Einwand entgegensetzen, daß der Schaden durch höhere Gewalt verursacht ist.« Das Komitee empfiehlt eine durchaus maßvolle Erweiterung der Haftpflicht der Luftfahrt, zu der auch die Bekämpfer der ursprünglichen Anträge ihr volles Einverständnis erklärten. Findet diese maßvolle Erweiterung der Haftpflicht in die Gesetze Eingang, so wird sich die Luftschiffahrt damit, auch ohne Gefahr, zu laufen, in ihrem Fortschritte gehemmt zu werden, abfinden können.

Im Anschluß an die Haftpflichtsregelung verlangen die deutschen und österreichischen Delegierten Zwangsvereinigungen der Luftfahrzeughalter als Träger der

Versicherung gegen Ansprüche Dritter aus Luftfahrzeugschäden. Damit sollen einmal die Beschädigten gesichert sein, daß sie ihre Ansprüche gegen einen zahlungsfähigen Lastpflichtigen richten, andererseits aber auch die Haftpflichtigen selbst vor unerträglichen Zahlungspflichten bei Unfällen bewahrt bleiben. Der Kongreß beschränkte sich auf eine Resolution, daß der Versicherungszusammenschluß der Luftfahrzeughalter dringend wünschenswert sei.

Die weiteren Verhandlungen beschäftigten sich hauptsächlich mit dem Passagerecht.

Gewisse Ergänzungsbestimmungen zum öffentlichen Recht (Verbot der Festungsoberfliegung, Verbot der Landung unfriedeten Grundeigentums an innerhalb bewohnter Orte, Höfen und Buchten, Verpflichtung zur Landung beim Überfliegen verbotener Zonen auf das erste Zeichen der zuständigen Behörde) fanden einstimmige Annahme.

Der nächste Kongreß wird 1914 in Mallaod oder in Brüssel abgehalten.

VERBOTSZONEN IN DEUTSCHLAND.

In Deutschland wurden jetzt behördliche Bestimmungen erlassen, die das Überfliegen bestimmter Gegenden gänzlich untersagen, und zwar sowohl für ausländische als für inländische Luftfahrzeuge aller Art.

Diese Gebiete sind:

1. An den Grenzen: an der Nordsee Ost-Friesland von der holländischen Grenze bis Brunsbüttelkoog einschließlich Helgoland. An der Ostsee das Gebiet zwischen Rendsburg, Kieler Bucht und Ploß; Swinemünde im Umkreise von 50 km; die Umgebung von Dausig bis Hela, Pr. Stargard und Elbing (etwa 100 km Umkreis um Dausig); Königsberg im weiten Umkreise von etwa 120 km; an der Ostgrenze das Gebiet zwischen Angerburg, Johannisburg und Orlenburg; das Gebiet zwischen Marienwerder und Hohensalza ausschließlich Bromberg. Ferner Glatz im Umfange von etwa 30 km. An der Westgrenze: von Basel etwa 120 km hinaus bis Zabern über Straßburg, Colmar mit Einschluß des rechtsrheinischen Gebietes; die Umgegend von Metz auf eine Entfernung von Norden bis Süden von 100 km und 50 km Breite.

2. Innerhalb des Reiches: im Westen Wesel im Umkreise von 25 km, Köln auf 25–30 km nördlich bis Düsseldorf, südlich bis Euskirchen und Bonn; Koblenz auf etwa 15 km von St. Goar bis unterhalb Koblenz; Mainz und Wiesbaden auf etwa 50 km Umfang; Bittich auf 10 km Umkreis, Speyer und Gernersheim auf etwa 25 km nördlich Mannheim, südlich Karlsruhe gerade frei lassend, Ulm im Umkreise von 25 km nördlich Geislingen, südlich Illertissen frei lassend, Ingolstadt im Umkreise von 30 km, Breslau im Umkreise von 50 km, Posen im Umkreise von etwa 50 km und Kärnten im Umkreise von etwa 20 km.

VOM DEUTSCHEN VEREIN IN BÖHMEN.

Der am 29. Januar 1911 mit dem Sitze in Teplitz-Schönbach gegründete Deutsche Luftfahrt-Verein in Böhmen versendet seinen Jahresbericht, der in der Einleitung die Auszeichnung hervorhebt, die dem jungen Verein durch Übernahme des Protektorates seitens des Erzbischofs Karl Franz Josef zu teil wurde.

Der Verein hat seine Tätigkeit im Jahre 1912 nicht nur auf Vergnügungs- und Schulfahrten beschränkt, sondern ist auch an wichtigen sportlichen und wissenschaftlichen Veranstaltungen beteiligt. Bei der Gordon Bennett-Fahrt 1912 errang sein Ballon »Frankfurt« den vierten Preis und verbesserte den österreichischen Damer- und Distanzrekord. In der im November abgehaltenen Fuchsballeinfahrt des k. k. Österreichischen Aero-Klubs erhielt der Vereinshallon den dritten Preis.

An Stelle des scheidenden Präsidenten, Generaldirektors Ritter von Enders, wurde Graf Ledebur gewählt. Ehrenpräsident ist Graf Adolf Waldstein.

Obwar die Witterungsverhältnisse des Jahres 1912 nicht sonderlich günstig waren, wurden doch acht Ballonfahrten durchgeführt. Am 20. April, nachmittags, stieg der Vereinsballon »Böhmen«, der am 26. November 1911 seine Taufe empfangen hatte, zur ersten Fahrt des Jahres auf. Diese führte über Karlsbad, Bayreuth, Worms nach Metz, wo am 21. April um $\frac{1}{2}$ 12 Uhr mittags nach einer Fahrtdauer von 19:00:00 glatt gelandet wurde. Die zurückgelegte Strecke beträgt 560 km. Bei der am 7. August unternommenen wissenschaftlichen Hochfahrt erreichte der Ballon »Böhmen« eine Höhe von 5350 m. In dem bereits erwähnten Wettbewerb um den Gordon Bennett-Preis erzielte der Ballon »Frankfurt« nach einer Fahrtdauer von 35:00:00 eine Distanz von 1529 km. Die letzte Fahrt eines Vereinsballons fand 1912 am 17. November gelegentlich der Fuchshalloujag in Wien statt, wobei der Ballon »Böhmen« 345 m vom Fuchshalloujag landete.

Das am 15. April 1912 abgeschlossene Mitgliederverzeichnis weist 15 Mitglieder mit einem einmaligen Beitrage von 500 K., ein Mitglied mit einem einmaligen Beitrage von 200 K., 22 Gründer, die außer dem Jahresbeitrage dem Verein einmalig den Betrag von 200 K. gesandt haben, und schließlich 121 ordentliche Mitglieder an.

Der mit hübschen photographischen Aufnahmen gezielte Jahresbericht wird durch die Schilderung der bedeutendsten Vereinsfahrten in sehr interessanter Weise bereichert. Direktor Adolf Merck gibt eine eingehende Darstellung der Nachfahrt von Assing nach Metz; Ingenieur Lehnert beschreibt eine Spasierfahrt über das Riesengebirge nach Hohenelbe; Professor Dr. Fleischmann erzählt in packender Weise die Erlebnisse einer Nachfahrt mit zwei Zwischenlandungen; die wissenschaftliche Hochfahrt findet in Universitätsdozenten Dr. V. F. Hess ihren berufensten Berichterstatter; Ingenieur W. Mitscherlich schreibt über die Fahrt von Stuttgart nach Rußland mit dem vom Ingenieur Lehnert im Gordon Bennett-Wettbewerb geführten Ballon »Frankfurt«.

TODESOPFER.

Über den Todessturz des Oberleutnants zur See Schulz in Johannsthal am 26. September wird gemeldet: Als es nach dem ziemlich unruhigen Nachmittage gegen Abend etwas ruhiger in der Luft wurde, erschienen sehr viele Maschinen auf dem Platze, die ständig in etwa 50 bis 150 m Höhe ihre Kreise beschrieben. Auch Oberleutnant zur See Schulz stieg auf einem Torpedo-Eindecker, mit dem er sich demnächst um die Prämie der Nationalflugschilde bewerben wollte, zu einem ersten Probeffuge auf. Trotzdem ihm von dem Besitzer des Eindeckers geraten worden war, die Maschine, die er nicht kannte, zunächst nur über den Platz zu rollen, stieg Oberleutnant Schulz vom alten Startplatz aus sofort bis auf 50 m Höhe in die Luft. Nachdem er ungefähr den Platz halb gerundet hatte, ging er in die Kurve an der Ballonhalle. Trotzdem der Apparat in der Dunkelheit sehr deutlich zu sehen war, konnte man genau beobachten, wie die Maschine stark seitlich hin und her schwankte und außerdem auffallend »hing«. Oberleutnant Schulz, der offenbar befürchtete, mit der überaus schnellen Maschine in die Ballonhalle hineinzufallen, machte plötzlich eine noch schärfere Linkskurve und sanfte dabei, als ihn von der Seite eine Böf, senkrecht zu Boden. Mit einem lauten Krach schlug die Maschine auf und zersplitterte. Von dem Flieger war zunächst nichts zu sehen, da er unter den Trümmern begraben lag. Als der Fliegerplatzarzt an die Unfallstelle kam, konnte er nur noch den sofort eingetretenen Tod konstatieren.

Am 29. September ist in Loch Roscoe einer der ersten englischen Flieger, der Kapitän Dixon, an den Folgen eines Zusammenstoßes gestorben, den er im Oktober 1910 auf dem ersten internationalen Fliegermeeting in Mailand mit dem französischen Flieger Thomas erlitt. Erst vor einigen Monaten war Dixon auf eine Klage Thomas' hin wegen dieses Zusammenstoßes, an dem ihm

das Gericht die Schuld heimaß, zu einer erheblichen Schadenersatzleistung verurteilt worden.

Ulrich Birch, ein erster Fliegeroffizier der dänischen Marine, stieg am 2. Oktober gegen 6 Uhr abends bei Kopenhagen mit seinem Schüler Leutnant Thiele als Passagier zum Fluge auf. In einer scharfen Kurve geriet das Flugzeug ins »Rutschen« und stürzte aus 10 m Höhe ab. Leutnant Thiele sprang rechtzeitig ab und wurde nur leicht verletzt. Birch, der unter den Trümmern seines Apparats begraben wurde, erlitt zahlreiche schwere Verletzungen, denen er am 10. Oktober erlag.

Am 3. Oktober stürzte der englische Artilleriemajor Merrick bei einem Fluge über die Ebene von Salisbury ab und erlag seinen Verletzungen.

Am 4. Oktober stürzte bei Chanmont der Militärflieger Laverleché ab und fand seinen Tod.

Am 5. Oktober flog der französische Unteroffizier Hurtard von Reims nach Sezanne. Er stieg von hier mit zwei Passagieren wieder auf und da versagte bei einem plötzlich eintretenden Wirbelwind der Motor des Apparates. Das Flugzeug stürzte etwa 20 m hoch zu Boden. Hurtard wurde so schwer verletzt, daß der Tod auf der Stelle eintrat; seine beiden Fahrgäste, ein Korporal und ein Plouier, erlitten lebensgefährliche Verletzungen.

Am gleichen Tage wurde in Barcelona beim Aufstieg eines Freiballons ein Mann, am Schleppseil hängend, mit in die Höhe gerissen. Der Ballonführer stürzte bei dem Versuche, den in Gefahr Schwebenden in die Gondel zu ziehen, aus etwa 10 m Höhe auf die Erde und wurde getötet. Der am Seile hängende Mann setzte seine gefährliche Luftreise noch einige Kilometer fort; dann landete der Ballon, ohne daß der Mann Schaden genommen hätte. Der abgestürzte Ballonführer hinterläßt eine Witwe und fünf Kinder.

Am 6. Oktober verunglückte der französische Aviatiker Sivel bei Severs. Er hatte die Stadt überflogen und über dem Landungsplatz einen Gleitabstieg unternommen, als sein Eindecker sich plötzlich überschlug. Sivel wurde von seinem Sitze herabgeschleudert und fand bei dem Sturze den Tod.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AERO-KLUB.

(Offizielle Mitteilungen.)

Gelegentlich des am 18. und 19. d. M. auf dem Fliegelfelde in Aspern stattfindenden Schauliegens des Aviatikers Pégon haben die Mitglieder des Klubs und die von der Österreichischen Aeronautischen Kommission ernannten Sportkommissäre auf Grund des vom Aero-Klub hierfür erlegten Pauschales freien Eintritt in alle für das Publikum bestimmten Räume.

Die diesbezüglichen Eintrittskarten können im Sekretariat des Klubs von heute an während der Geschäftsstunden behoben werden. In Anbetracht der zu erwartenden lebhaften Nachfrage nach diesen Karten wird es dem Sekretariat nicht möglich sein, diese Karten im Wege der Post zuzustellen und es wird demnach gebeten, sie persönlich oder durch legitimierten Boten abholen zu lassen.

Für Familienangehörige der Mitglieder werden ermäßigte Karten zum Preise von 5 K. und Aufzählungskarten für den Eintritt in den Hangarraum vom reservierten Raum aus zur Ausgabe gelangen. Die ermäßigten Karten werden ebenfalls im Sekretariat, die Karten für den Hangarraum an der Tageskassa ausgegeben.

Die Mitglieder werden weiters aufmerksam gemacht, daß die Tribüne des Aero-Klubs im reservierten Raum ihnen und ihren Familienangehörigen unentgeltlich zur Verfügung steht.

Das Betreten der Flughahn ist ausnahmslos verboten.

NOTIZEN.

MIT NEUN PASSAGIEREN flog der Aviatiker Noel in Houdon am 28. September 19 Minuten lang.

CAVELIER, der bekannte französische Flieger, brach kürzlich in Reims bei einem Sturz beide Beine.

EINER DER »RENNER-BUBEN« will jetzt Aviatiker werden und hat sich zu diesem Zweck bei Karl Illner als Flugschüler angemeldet.

IN PROBSTDORF bei Groß-Enzersdorf landete am 9. Oktober um 1/6 Uhr abends ein aus Deutschland kommender Kugelballon, der mit Offizieren bemannt war.

VON POLA flog am 27. September Schiffsleutnant Wosceck mit dem Seeflugzeug Nr. 11 trotz starker Bora nach Portofino, wo er in der Badeanstalt glatt landete.

SANTOS-DUMONT hat einen neuen Blendecker gebaut. Am 29. September unternahm er damit in Villacoublay Versuche, die, wie der »New York Herald« meldet, sehr gut ausgefallen sind.

ZWEI MILLIONEN RUBEL hat die Russisch-Baltische Waggonfabrik in St. Petersburg von der russischen Regierung als Subvention für die Herstellung von Fliegermaschinen bewilligt bekommen.

IN HALBERSTADT stürzte am 3. Oktober das Flugzeug des Offiziersfliegers Zeumer in der Kurve ab und stürzte aus einer Höhe von 10 m wieder. Der Flieger erlitt eine Gehirnerschütterung. Der Apparat wurde völlig zertrümmert.

PÉGOD, der in England sowie in Buc auch mehrmals seine sensationellen Kehrflüge ausführte und es bis zu einem achtmaligen Looping die Loop brachte, wird sich am 18 und 19. Oktober auf dem Flugfeld von Aspern produzieren. Beginn um 3 Uhr.

BEI WELS in Oberösterreich landete am 20. September der Aviatiker Martin Kautz mit Leutnant Bohne. Er war in Göttha um 1/10 Uhr morgens aufgestiegen, wollte nach München fliegen, verirrte sich im Nebel und landete nach Überfliegung von Gmunden um 1 Uhr nachmittags glatt auf dem Exerzierplatz bei Wels.

DEN FELDPILOTENTITEL haben nach Linien-schiffsleutnant Gustav Kiasing jetzt noch zwei andere Marineoffiziere erworben. Linien-schiffsleutnant Hugo von Wiktorin hat mit einem Überlandflug von Wiener-Neustadt nach Neunkirchen-Baden und zurück auf dem Etlich-Kriegsapparat »Doble«, Fregattenleutnant Gianco Prebada mit einem Überlandflug auf dem Kriegsapparat »S. IV« die Feldpilotenprüfung abgelegt.

DER DEUTSCHE LUFTFAHRETAG wird am 25. und 26. Oktober in Leipzig abgehalten. Die vorläufige Tagesordnung umfaßt unter anderem folgende Punkte: Geschäftsbericht des Generalsekretärs, Kommissionsberichte, Vorlage des Vorantrages für das laufende Geschäftsjahr, Festsetzung der Jahresbeiträge, Wahlen vom Vorstand und Vorstandsrat, Anträge des Vorstandes, der Abteilungen und der Verbandsvereinigungen.

BRINDEJONC DES MOULINAI, der Held des großen Europafuges, ist vom englischen Aero Club wegen seines unerlaubten Fluges über London disqualifiziert worden. Graham White hat sich nun mit Brindejone solidarisch erklärt und seinen Antritt aus dem Klub angezeigt. Brindejone wird lediglich durch den Nebel, der während seines Fluges geherrscht hat, zur Übertretung des Überfliegungsverbotes veranlaßt worden sein.

EINE 84JÄHRIGE FRAU wird den »Jubiläumsflüge« mitmachen, den das Passagierschiff »Sachsen« zur Feier der Völkerschlacht bei Leipzig am 20. d. M. unternehmen soll. Zu dieser Fahrt, die sich von Leipzig aus Halda erstrecken wird, hat der Privatier G. R. Werner in Niederlöbnitz bei Dresden Plätze für sich, seine Frau und seine 84 Jahre alte Mutter bestellt. In dem Bestellbriefe heißt es: »Meine Mutter hat den ersten Eisenbahnzug auf der Leipzig-Dresdener Eisenbahn gesehen; sie will auch sehen, wie sich's auf einem »Zeppelin« reist.

WEYMANN fliegt auf dem Felde von Chalons einen nach seinen Plänen gebauten Militäreindecker ein, bei dem der Pilot und die wichtigsten Organe völlig von einem Panzer geschützt sind. Die Maschine hat eine Länge von 580 m, eine Spannweite von 890 m. Das Tragflächenreal beträgt 22 m². Die Maschine ist mit einem 60pferdigen Motor ausgestattet, startet mit 25 m Aulanf und wiegt trotz der Panzerung nur 880 kg. Ein Rohr führt vom Führer zum Schwaussteuer. In diesem liegen feste Stangen, die die Steuerungsdrähte ersetzen.

EINE BALLONVERFOLGUNG durch Automobile veranstaltet der Königlich Ungarische Automobil-Klub im Vereine mit dem Ungarischen Aero-Klub Sonntag den 19. Oktober in Budapest und Umgebung. Für diese Veranstaltung gelaufen bisher fünf Freiballons, und zwar zwei Militärballons, je ein Ballon des Vizepräsidenten des k. k. Österreichischen Aero-Klubs Alexander Cassinove und der Mitglieder dieses Klubs Kommerzialrat Castiglione und Dr. Eduard Eththofen zur Anmeldung. An der Veranstaltung wird sich auch das Königlich Ungarische Freiwillige Automobilkorps beteiligen.

IN SAINT-CLOUD wird am 19. Oktober das vom Aero-Club de France dem vertriebenen Brasilianer Alberto Santos-Dumont errichtete Denkmal enthüllt. Es stellt einen Genius dar, der sich mit ausgebreiteten Fittichen emporwacht. Der Sockel trägt die Inschrift: »Dieses Denkmal wurde vom Aero-Club de France zur Erinnerung an die Leistungen von Santos-Dumont, dem Pionier der Luftschifffahrt, im Jahre 1913 errichtet.« Am 19. Oktober sind es genau zwölf Jahre, daß Santos-Dumont den von Deutsch de la Meurthe gestifteten 100.000 Francs-Preis für einen Leukballonflug um den Eiffelturm gewann.

ÜBER EINE NOTLANDUNG des österreichischen Militärballons »Parseval« wird berichtet: »Am 29. September stieg der »Parseval« mit dem Oberleutnant Tausch, Buchner und Haid und den Chauffeurs Kadima und Gezeiten Nowak von Fischameud auf. Nach dem Dreiecken Kathariueu-Hof riß plötzlich die Propellerkette und der Ballon mußte auf freiem Felde ohne jede Hilfe eine Notlandung vornehmen. Sie ging glatt von statten. Unter der Anleitung der Luftschifferoffiziere hoben die beiden Chauffeurs an Ort und Stelle den Schaden, worauf der Ballon nach Fischameud zurückfuhr.

IN JOHANNISTHAL, auf dem Berliner Flugplatz, wurde im Monate September an allen Tagen geflogen, und zwar von 158 Fliegern, während außerdem fünf Flugschüler Versuche machten. Die größte Summe der Flugzeiten hatte Braumüller auf Rumpler-Taube mit 25:06:00, die meisten Aufstiege Freund auf Jeunni-Taube mit 421 Flügen. Die Gesamtzahl der Flüge betrug 4061, die Gesamtdauer 446:19:00. Die Pilotenprüfung bestanden 33 Flugschüler, die Feldpilotenprüfung 23 Flugschüler, Überlandflüge vom Flugplatz führten 26 Flieger aus. Es ereigneten sich 11 nennenswerte Flugzeugbeschädigungen, so daß bei 4061 Flügen ein Prozentsatz von 0:27 zu verzeichnen ist.

EIN LEVANTEFLUG, welchen die Ligue Nationale Africaine vorbereitet, soll von Daucourt mit einem Begleiter angestreift werden. Die Strecke soll folgende sein: Paris — Wien — Belgrad — Konstantinopel — Konia — Aleppo — Jerusalem — Pord Said — Kairo. Das französische Ministerium des Äußeren ermächtigte die Liga, die Unterstützung der Konsule im Orient anzusuchen. Zwischenlandungsstationen sind für je 800 km vorgesehen. Da deutsche Generalkonsulate in Paris hat für Daucourt bereits für die Strecke Belfort, Solothurn, Aarau, Schaffhausen, Friedrichshafen, München, Brannau mit einem Doppeldecker in der Zeit zwischen dem 15. und 30. d. M. einen Reisechein ausgestellt.

EINEN DAUERREKORD im Einzelflug für Deutschland schuf Bruno Langer am 26. September in Johannisthal. Er stieg um 8 Uhr 58 Minuten morgens mit einem Luftfahrzeug-Pfeil Doppeldecker mit 100pferdigem Mercet-Motor auf, den er mit einem besonders großen Benzinotank hatte ausrüsten lassen, und blieb

9 Stunden 1 Minute und 57 Sekunden in der Luft, nun dann glatt in schönem Gleitflug zu landen. Den bisherigen Dauerrekord ohne Passagier hielt mit über acht Stunden der Aviatikpilot Viktor Stöffler, der ihn Sedlmayr entrissen hatte. Langer hat mit dieser Flugleistung außer den Stundenprämien von 9000 M. die 200 Mark-Reute der Nationalflugschule gewonnen.

UM DEN PRIX BONNET bewarb sich am 24. September Albert Moreau in Melun. Der Bonnet-Preis ist für die beste automatisch wirkende Stabilisierungsvorrichtung an Aeroplanen bestimmt. Der Flieger hatte mit einem Kommissär, dem Schiffslieutenant Lafon, eine Bahn von 5 km viermal zu umrunden und durfte sich hierbei nur des Seitensteuers bedienen. Der Versuch gelang vollkommen. Trotz häufiger starker Windstöße, unter denen der Apparat mehrmals zu kippen drohte, erfüllte der Flieger die Bedingungen des Programmes. Die automatische Stabilität wird bei dem Eindecker von Moreau durch besondere Anordnung des Siizes bewirkt. Der Pendel, dessen Gewicht der Pilot selbst darstellt, ist mit der beweglichen stabilisierenden, nicht tragenden Schwanzfläche des Apparates verbunden.

VON POLA NACH TRIEST und wieder nach Pola zurück ist Linienschiffleutnant Wosceck in einem Wasserflugzeug geflogen. Er stieg am 4. Oktober um 11/7 Uhr früh in Pola auf und traf um 11/8 Uhr in Triest ein, wo er dann noch einen kleinen Rundflug über das Golf machte. Der Rückflug nach Pola wurde mittags versucht, der Pilot mußte aber nach Überfliegung des Leuchtturmes nautisch des Hafens infolge eines Motordefektes die Fahrt unterbrechen. Verschiedene Motor- und Ruderboote waren sofort behufs Hilfeleistung zur Stelle, der Pilot kehrte jedoch mit eigener, wenn auch geschwächter Motorkraft zur Marinekaserne zurück, wo sofort mit der Reparatur der leichten Havarie des Motors begonnen wurde. Am 7. Oktober fand dann der Rückflug statt und dauerte von 8 Uhr bis 9 Uhr morgens. Den Schiffleutnant Wosceck begleitete sein Mechaniker.

MIT LANDUNGSSCHWIERIGKEITEN hatte am 2. Oktober der militärische Zeppelinballon »Z. 5« in Potsdam zu kämpfen. Das Luftschiff stieg um 1/8 Uhr morgens in Leipzig auf, um sich nach Potsdam, seiner neuen Station, zu begeben. Das Schiff erschien um 9 Uhr über dem Potsdamer Luftschiffhafen und versuchte vergeblich zu landen. Obwohl man ein Landungsdetachement von 120 Mann aus dem Hafen beordert hatte, schlugen wiederholte Versuche fehl, den Luftreiter auf die Erde herunterzuziehen. Einmal schoß der Kreuzer aus einer Höhe von 70 m peilschnell auf 1030 m in die Höhe. Die Mannschaften, die an den Tauen festhielten, mußten die Tane loslassen, um keine unfreiwillige Höhenfahrt zu machen. Erst nach 1/12 Uhr gelang es, die Landung vorzunehmen. Das Luftschiff wurde sofort in die Halle geschafft. Bei den vergeblichen Landungsversuchen haben mehrere Soldaten Fingerquetschungen, Abschürfungen u. s. w. erlitten, als sie die Haltetaue an Kommando plötzlich loslassen mußten.

EINE LANDKARTE mit den deutschen Verbotszonen wurde vom Pariser »Matin« veröffentlicht. Die deutsche Botschaft in Paris hat dem Aero-Club de France im Auftrage der deutschen Regierung diese Karte zugestellt. Die deutsch-französische Grenze, insbesondere die Gegend von Wesel, Köln, Koblenz, Mainz, Mannheim bis Straßburg und Kolmar ist dem Luftverkehr verschlossen. Der »Matin« bemerkt dazu: »Nach dieser Karte ist also unseren Fliegern die ganze deutsche Grenze verboten. Es bleibt nur ein schmaler Korridor zwischen Gelsenkirchen und Wanne, durch den es möglich sein wird, in das Nachbarreich zu fliegen. Der Rest des Gebietes ist in der Praxis gesperrt. Es liegt kein Grund vor, gegen diese Karte zu protestieren, denn es ist das gute Recht der deutschen Regierung, über das deutsche Gebiet nach ihrem Ermessen zu bestimmen. Wir sind aber unglücklich, die entsprechende Karte der französischen Regierung kennen zu lernen. Es wäre interessant, zu erfahren, ob unsere Regierung ebenso strenge an den Tag legen wird wie die deutsche.«

ALOIS STIPLOSCHKE, ein Österreicher, der zu den fleißigsten Fliegern von Berlin-Johannisthal zählt, wollte von hier am 9. Oktober mit seinem Motor-Grohen nach Rußland fliegen, und zwar womöglich bis nach St. Petersburg. Der Plan mißlang infolge eines Unfalles, wobei der Pilot und sein Begleiter mit knapper Not einem furchtbaren Tode entzogen. Auf dem Flug trat nämlich in der Gegend von Nenendorf bei Landsberg in ungefähr 700 m Höhe im Vergaser des Motors ein Flammenrückschlag ein und im nächsten Augenblick stand der Motor in hellen Flammen. Die Gint schlug bei der großen Geschwindigkeit von 150 km pro Stunde lebhaft nach hinten an und setzte die Flügel in Brand. Stiploschke und sein Monteur, der am meisten gefährdet war, da er dicht neben dem Motor saß, drückten sich tief in die Karosserie, um sich vor dem Feuer zu schützen. Der Flieger ging im nächsten Augenblick in einem fast senkrechten Sturzflug nieder. Erst kurz über dem Boden richtete er den Apparat wieder auf, der jedoch so arg anflug, daß er vollständig zertrümmert wurde. Die beiden Insassen kamen mit leichten Brandwunden davon. Der Apparat wurde ein Raub der Flammen.

AVIATISCHE KÜSTENSTATIONEN sollen in großer Zahl in England errichtet werden. Aus London meldet man: »Im Hinblick auf die sehr befriedigenden Erkundungsergebnisse, welche die englischen Marineflieger bei den letzten großen Flottenmanövern aufzuweisen hatten und die namentlich im rechteckigen Sichten und Markieren herannahender Unterseeboote gipfelten, wurde von der Admiralität beschlossen, längs der ganzen englischen Süd- und Ostküste einen Gürtel von Wasserflugzeugstationen zu errichten. Diese aviatischen Stützpunkte sollen ähnlich wie die bestehenden Torpedoboosten der territorialen Küstenverteidigung in gut geschützten Buchten mit Abständen von 60 bis 80 Seemeilen voneinander angeordnet, durch Telephonanlagen miteinander verbunden und mit mindestens zwei Doppeldeckern in jeder Station ausgestattet werden. Durch das Zusammenwirken der Flugzeugrekonnostranten mit den zur Abwehr feindlicher Landungs- und Angriffsvorhaben benutzten Torpedoboosten verbanden der Verteidigungsbesitz glaubt man jedem Invasionsversuch mit Erfolg begegnen zu können. Die Mittel für diese Installationen sollen noch hener flüssig gemacht werden. Vorerst kommen etwa 80 Stationen zur Verwendung, die speziell bei den Kriegsbasen und im Kanal dichter beisammen liegen werden.«

DIE LUFTKARTENKOMMISSION tagte am 3. und 4. Oktober in Brüssel. Den Vorsitz führte Prinz Roland Bonaparte, da Hauptmann Dr. Hildebrandt am Erscheinen verhindert war. An den Besprechungen nahmen Vertreter von Belgien, Deutschland, Frankreich, Österreich, Schweden und der Schweiz teil. Das Programm umfaßte folgende Punkte: 1. Der Zustand der internationalen aeronautischen Karten in den verschiedenen Ländern. 2. Die zu treffenden Vorkkehrungen zur Aufstellung von Kartenblättern der Grenzgebiete mehrerer Länder. 3. Die Zeichnung der Luftstraßen. 4. Wegebeschreibungen mit Darstellungen von natürlichen Anhaltspunkten. Die Versammlung erhob Protest gegen die Sperrung bestimmter Gebiete für Flieger, die die Kommission, sobald die politischen Verhältnisse es gestatten, aufgehoben oder verringert sehen möchte. Ferner wurden Wünsche an die Regierungen formuliert, betreffend die Schaffung einer Karte, Warnungsschilder und die Anwendung der drahtlosen Telegraphie zur Orientierung der Luftschiffer. Das stündige Wort der Kommission in Brüssel soll alle für Flieger wichtigen Befehle sammeln und zu diesem Zwecke von den Aéroklubs fortgesetzt über alles Wissenswerte unterrichtet werden, damit für die Sicherheit der Luftschiffer jede mögliche Vorsorge getroffen werden könne.

DAS MARINELUFTSCHIFF »L. 2«, jener neueste Zeppelin-Ballon, der am 20. September in 13stündiger Fahrt von Friedrichshafen nach Johannisthal fuhr, ist größer als alle seine Vorgänger. Seine Länge von 169 m übertrifft die des verunglückten »L. 1« um 6 m. Sein Durchmesser ist 16 m, sein Rauminhalt 27.000 m³. Für

den Antrieb sind vier vierflügelige Propeller eingebaut, die durch je zwei auf die vordere und hintere Gondel verteilte Maybach-Motoren von je 185 H. P. angetrieben werden. Mit diesen 740 H. P. erzielt das Luftschiff eine Geschwindigkeit, die alle bisherigen Leistungen übertrifft, denn bei 1100 Touren überschreitet es bereits 20 Sekundenmeter und bei der vollen Tourenzahl von 1850, die bisher nicht anprobiert worden ist, leistet es erheblich mehr. Während bisher die Führung in der vorderen Maschinegondel Unterkunft fand, ist sie jetzt in einer dritten Gondel, die noch vor der vorderen Maschinegondel eingebaut worden ist, untergebracht. Die Führergondel ist erheblich kleiner, vorn und hinten mit Cellonplatten geschützt und bietet auf den Längsseiten freien Ausblick. Neu ist auch das Fehlen des sonst kielförmig ausgebauten Laufganges, in dessen Mitte bei den Passagierluftschiffen die Kabine liegt. Beim »L. 2« ist der Laufgang innerhalb der äußeren Hülle untergebracht und deshalb nicht sichtbar, so daß lediglich die drei Gondeln aus dem Schiffskörper hervorstehen.

DAS INTERESSE DES HEERES geht mit dem der Industrie nicht immer zusammen. Hauptmann a. D. Dr. Hildebrandt macht zu diesem Thema im »Berliner Lokalanzeiger« unter anderen folgenden Bemerkungen: »Die Industrie möchte vielfach, daß die Anforderungen herabgeschraubt werden, während die Militärverwaltungen das Gegenteil wollen. Auch die großen Klubs leiden unter diesem Widerstreit der Interessen. Insbesondere tritt das jetzt in Frankreich in der gegen den Aéro-Club de France, den allmächtigen und zweifellos verdienstvollsten Klub Frankreichs, gerichteten Kampagne zutage. Der »Fall Deperdussin« wird jetzt vielfach nur als Vorwand im Kampf gegen den Aéro-Club vorgeschoben. Schon im vergangenen Jahre wurden die Anzeichen einer Krise offenkundig, als der Aéro-Club die Bedingungen des Wasserflugzeug-Wettbewerbes, die im Einvernehmen mit der Marineverwaltung aufgestellt waren, herabsetzen mußte, weil die Industrie eine Beteiligung ablehnte. Ja, die Boykotts der Industrie, über die ließe sich eine Geschichte schreiben! — Zu viele verschiedene Systeme sind für ein Heer nicht gut. General Hirschauer, der Chef des französischen Luftfahrwesens, hat darunter zu leiden gehabt, daß ihm 1912 fast zwei Dutzend verschiedene Flugsysteme zum Gescheck gemacht wurden. Es ist ihm nicht gelungen, das Material auf die erforderliche Einheitlichkeit zu bringen; die Widerstände der Industrie waren stärker als er.«

ZUR BALLONVERFOLGUNG durch Automobile, die der k. k. Österreichische Aéro-Klub und der k. k. Österreichische Automobil-Klub am 19. Oktober gemeinsam veranstalteten, wurden bis zum Meldungsanlauf, der eine Verschiebung auf den 10. Oktober erfuhr, sieben Ballons und 43 Automobile genannt. Die Liste lautet: Ballons: 1. Hauptmann Hoffory, Ballon »Hochensalzburg«. 2. Generaldirektor Cassinone, Ballon »Excelsior«. 3. Hauptmann Engel, Ballon »Austria«. 4. Ingenieur Müller, Ballon »Wimpassinge«. 5. Dr. Eduard Edthofen, Ballon noch nicht gemeldet. 6. Führer noch nicht genannt, Ballon »Ragusa«. 7. Führer noch nicht genannt, Ballon »Hungaria«. Automobile: 1. C. C. Friese, 45/50 H. P., Rolls-Royce. 2. C. C. Friese (Fahrer wird noch bekanntgegeben), 45/50 H. P., Rolls-Royce. 3. Direktor Julius Milch, 17/30 H. P., Schasyländer Mora. 4. Robert Koch, 30 H. P., Opel. 5. Richard Gerin, 24 H. P., Puch. 6. Felix Selinko, 24 H. P., Benz. 7. Dr. Robert Fleischacker, 26 H. P., Minerva. 8. Alexander Graf Kolowrat, 36 H. P., Laurin & Klement-Knight. 9. Maximilian Radi-Müller, 24/28 H. P., R. A. F. (Fahrer wird noch bekanntgegeben). 10. Ernst Scharrer, 16/40 H. P., Benz. 11. Oskar Rakos, 12 H. P., Orix. 12. Robert H. Pick, 24/30 H. P., Hubmobil. 13. Ingenieur Richard Adler, 24/30 H. P., Hubmobil. 14. Julius Weller, 24/30 H. P., Hubmobil. 15. Ingenieur Ferdinand Eichler, 16/30 H. P., Hispano-Suiza. 16. Baron Wiedmann, 40 H. P., Berliet. 17. Alfred Grün, 40/45 H. P., N. A. G. 18. Hauptmann Alfred Schätzler, 40 H. P., Daimler-Knight. 19. Leo Berger, 20 H. P., Sissire-Naudin. 20. Ingenieur Hans Martens, 70 H. P., Fiat. 21. Oberleutnant Kurt von

Wilhelm, 16 H. P., Cottin-Desgouttes. 22. Gustav Hermann, 14/18 H. P., Raf. 23. Otto Bum, 16/22 H. P., Ford. 24. Direktor Viktor Stus, 16/22 H. P., Ford. 25. Walter Maail von Mollenbrück, 40/50 H. P., Gräf & Stift. 26. Josef Neller, 18/22 H. P., Waf. 27. Otto Beyschlag, 10/25 H. P., Opel. 28. Friedrich Mansch, 35 H. P., Puch. 29. Karl R. Mayer, 20 H. P., Laurin-Klement. 30. Robert Deusch, Fahrer Besitzer oder Herr Igo Bellet, 24/30 H. P., Raf. 31. Haas Fischer, 35 H. P., Raf. 32. Haas Reinboffer, Fahrer Herr Julius Curjel, 18 H. P., Neckarsulm. 33. Friedrich Reicht, 20 H. P., Sissire-Naudin. 34. Karl Bauerleutnant, 24 H. P., Fiat. 35. August Reuner, 9/11 H. P., Adler. 36. Martin Schneeweis, 24 H. P., Fiat. 37. Karl Lugner jun., 15/30 H. P., Daimler-Knight. 38. Adolf Engel, 24/32 H. P., Hubmobil. 39. Josef Weller, 6/16 H. P., Sperber. 40. Ingenieur Sachy, 35 H. P., Overland. 41. Ingenieur Direktor Klinkosch, 16/25 H. P., Minerva-Knight. 42. Fräulein Bella Gerschofer, 24 H. P., Darracq. 43. Ingenieur Leo Fischl, 16/24 H. P., Neesselsdorf. Hiervon starteten sechs Ballons und 32 Automobile. Zur Zeit, da diese Nummer geschlossen wird, liegen die offiziellen Resultate noch nicht vor; auch den bisherigen Feststellungen war das Ergebnis: Ballon Nr. 1 »Wimpassinge« (Fahrer Ingenieur Müller) landete bei Wolkersdorf, Ballon Nr. 2 »Austria« (Fahrer Hauptmann Engel) bei Mistelbach, Ballon Nr. 3 »Excelsior« (Fahrer Generaldirektor Cassinone) bei Ernstbrunn und Ballon Nr. 5 »Viudobona« (Fahrer Dr. Edthofen) in Magiera. Diese Ballons wurden von keinem Automobil erreicht. Ballon Nr. 4 »Hungaria« (Fahrer Oberleutnant Hochstätter) landete bei Unter-Mallebarn. Er wurde zuerst von Ingenieur Direktor Klinkosch (16/25 H. P., Minerva-Knight) und dann von Haas Fischer (35 H. P., Raf) erreicht. Ballon Nr. 6 »Ragusa« (Fahrer Oberleutnant Haaswirth) landete bei Latsdorf und wurde zuerst von Ingenieur Richard Adler (24/30 H. P., Hubmobil) und dann von Fräulein Gerschofer (24 H. P., Darracq) erreicht.

MIT EINEM FESTBANKETT feierte der k. k. Österreichische Flugtechnische Verein am 4. Oktober die Ordensauszeichnung seines Präsidenten Generaldirektors Alexander Cassinone sowie diejenige des Präsidenten vom k. k. Österreichischen Aéro-Klub Dr. Constantin Freiherrn von Economo. Das Bankett fand im Hotel Metro-pole statt in Form einer geselligen Zusammenkunft der Vereinsmitglieder. Unter anderen erschienen außer den beiden Präsidenten die Herren Vizepräsident Major Franz Hinterstoßner, Professor Richard Kroll, kaiserlicher Rat Alexander Bechthorn, Professor Budan, Kommerzialrat Camillo Castiglioni, Kommerzialrat Artur Ehrenfest-Egger, Dr. Richard von Foregger, Gemeinderat Ludwig Lohner, Baron Otto Pfaffen, Oberst Wilhelm Suchomel, Oberingenieur Johann Zoller, Oberleutnant Karl Kitischan, Major Karl Gerstl, Hauptmann Friedrich Boemches, Dr. von Schrötter, Vizepräsident Major Hinterstoßner beglückwünschte die beiden dekorierten Herren namens des Vereines und übergab Generaldirektor Cassinone in einer mit künstlerischem Emblem versehenen Kassette die Ordensdekoration. Generaldirektor Cassinone dankte herzlich für die Glückwünsche der Vereinsmitglieder und wies darauf hin, daß die ihm zugekommene Auszeichnung in erster Linie eine Auszeichnung des Vereines bilde. Er dankte für das sinnvolle Angebot, welches ihm eine bleibende Erinnerung an die gemeinsam mit dem Vereinsauschuß entwickelte Vereinstätigkeit bleiben werde. Zum Schluß brachte Generaldirektor Cassinone ein Hoch auf den Kaiser, den Protektor des Flugtechnischen Vereines, aus, in das Anwesenden stürmisch einstimmten.

IN FRANKREICH erfährt die Militäraviatik manche Neuorganisationen. General Bernard, der künftige Leiter der gesamten Militärflugschiffahrt, hat sich bei seiner Aufgabe der Mitwirkung des Oberstleutnants Estienne versichert, dem früher das Laboratorium von Vincennes, die Wiege der französischen Militäraviatik, unterstand. Estienne soll die Leitung des Angriffs-Flugdienstes sowie des Fliegerdienstes für Artillerie und Kavallerie übernehmen und mit dem Studium und der Beauftragung der Fortschritte auf flugtechnischem Gebiete betraut werden. Der

Flugdienst für Kavallerie ist eine neue Einrichtung und wird zehn Fliegengeschwader von je sechs Apparaten umfassen. Diese Geschwader sollen aus schnellen, leicht zerlegbaren und leicht zu befehlenden einstufigen Eindeckern zusammengesetzt werden. Ihre Führer gedient man unter den zuerst schon im Fliegendienste stehenden und anderen Kavallerieoffizieren zu wählen. Man hebt hervor, daß die Kavalleriemänner, die im verflochtenen Monat zwischen Reibel und Saison stattfinden, die Nützlichkeit des Fliegens als eines Erkundungsmittels besonders dargetan hätten. Auf dem Lagerfeld von Chalons wurde in den letzten Tagen ein Farman-Zweidecker mit einer Mitrailleuse durch Schießversuche während des Fluges erprobt. Der Apparat, den Leutnant Mailfert lenkte, feuerte auf die Flügel eines alten Antoinette-Eindeckers, die man zu 45 Grad auf einer Hügelspitze angeordnet hatte. Das Feuer begann auf 400 m Schuß für Schuß und wurde bei 2000 m automatisch fortgesetzt. Die Flügel des Eindeckers wurden von Kugeln förmlich besät. Diese Schießversuche sollen demnächst auf Fesselballons und Freiballons ausgedehnt werden; gleiche Schießversuche wird ein Lenkballon unternehmen.

EIN LEUCHTFEUER-WETTWERB fand am 27. September am dem Flugplatz Johannisthal zum ersten Male statt. Gegen $\frac{1}{4}$ 7 Uhr traten die verschiedenen Leuchtfenereysteme in Wettbewerb und blieben bis etwa 8 Uhr in Tätigkeit. Das Wetter war zum Fliegen ziemlich ungünstig, so daß die Flieger, für die diese Lichtsignale in erster Linie geschaffen wurden, es vorzogen, bei der schnell hereintretenden Dunkelheit nicht zu starten und daher auch nicht dazu kamen, die Wirkungskraft der einzelnen Leuchtfener zu erproben. Ein Korrespondent des »Berliner Lokalanzeigers« hatte Gelegenheit, die Tätigkeit der Leuchtfener von der Luft aus zu beobachten, da er von 6 Uhr bis 7 Uhr 5 Minuten in 1100 m Höhe auf einem Wright-Doppeldecker beständig den Flugplatz und dessen Umgebung bis nach Tempelhof, Maricdorf, den Müggelsee und Cöpenick überflog, um die Feldpilotenprüfung zu bestehen. Dabei konnte er feststellen, daß der große Lichtkegel, den der rotierende Scheinwerfer der A. E. G. senkrecht nach oben und nach allen Seiten wirft, am weitesten und deutlichsten sichtbar ist. Nur müßte die Bedienungsmannschaft es vermeiden, einem Flieger bei der Landung den Lichtkegel entgegenzuschleudern, da man dadurch geblendet wird und sekundelang nicht im stande ist, die Entfernung vom Boden genau zu schätzen, was bei einer Nachtlandung leicht böse Folgen haben kann. Sehr gut zu bemerken war auch das Blitzlicht der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-A.-G., das durch entsprechendes Aufblitzen die für den Flugplatz Johannisthal gewählte Zahl 123 wiedergab, während das Pintsch-Fener, ein rotierendes Leuchtfener, nur wenig aufleucht unter all den vielen Lichtern, die dem Flieger aus den beleuchteten Städten und Dörfern in der Umgegend des Flugplatzes entgegenleuchteten, nicht mehr zu erkennen war.

BEI DEN KAISERMANÖVERN in Preussisch-Schlesien scheinen sich die Fliegzeuge nützlicher erwiesen zu haben als die Lenkballons. Ein Zeppelin-Luftschiff wurde bekanntlich beschädigt, ein anderes wagte am 10. September nicht anzufahren. Die Flieger arbeiteten ziemlich prompt. An einem Tage wurden mit sieben Apparaten 21 Erkundungsfüge ausgeführt. Der Materialschaden ist gering. Nicht uninteressant war eine Begegnung eines Luftschiffes der blauen mit einem Flugzeug der roten Partei. Der Beobachtungsoffizier des letzteren, Oberleutnant Reinhold, schildert sie wie folgt: »Unter anderem hatten wir, Carganoio und ich, den Auftrag, das blaue (feindliche) »Z.«-Schiff, das in großer Höhe, etwa 1600 m über unseren Stellungen krenzte, anzugreifen. Wir schrahten uns allmählich hoch, währenddessen suchte der »Zeppelin« das Weiße. Vermöge unserer größeren Schnelligkeit gelang es uns aber, ihn einzuholen und ihn (teilweise in den Wolken) in nächster Nähe zu nmfliegen und auch zu überfliegen. Unsere brave Maschine erreichte dabei 2400 m Höhe. Die herrlichen Eindrücke dieser Fahrten werde ich in meinem ganzen Leben nicht vergessen.

Es war wunderschönes, wenn auch etwas böiges Wetter. Man sah die ganzen Sadeiten, das Enlengebirge und in weiter Ferne auch das Riesengebirge mit der Schneekuppe. Ich hatte meine Fliegengkamera mit und es gelang mir, hoch in den Wolken einige gelungene Aufnahmen von dem überflogenen »Z.«-Schiff zu machen. Schließlich entzog sich das »Z.«-Schiff unseren weiteren Attacken dadurch, daß es sich in eine dicke Wolkenschicht drückte. — Eine ähnliche Begegnung fand auch bei den französischen Herbstmanövern in Südfrankreich statt, bei denen auf beiden Seiten je drei Fliegengebilde teilnahmen. Jede solche Abteilung bestand aus sechs Aéroplanen und einem Lenkballon. Der Lenkballon »Adjutant Vinceno« hatte am 12. September die feindlichen Linien überschritten und rekonstruierte eben die Stellungen, als er von einem Aéroplan der Gegenpartei angegriffen wurde. Es gelang dem Piloten des Aéroplans, höher als der Lenkballon zu steigen und von oben einige fingierte Bomben auf den »Adjutant Vinceno« fallen zu lassen, die im Ernstfall den Lenkballon außer Gefecht gesetzt oder zerstört hätten.

IN ERTRINKUNGSGEFAHR geriet am 3. Oktober der deutsche Flieger Ingenieur Dahm und sein Monteur Kramer. Dahm wollte mit seinem Wasserflieger von Hamburg aus Memel erreichen. Er stieg kurz nach Mitternacht auf, folgte dem Lauf der Elbe und stürzte bei Schulan um $\frac{1}{2}$ 2 Uhr morgens ab. Er selbst berichtete über den Unfall wie folgt: »Gleich nach dem Aufstieg führte ich über Neumühlen eine Runde aus, um die richtige Höhe auszumitrieren, in der der Flug vor sich gehen sollte. Ich stieg 200 m hinauf und flog dann elbeaufwärts. Schon über Blankensee traf ich auf dicke Nebelschwaden, weshalb ich auf 150 m hinunterging. Bei Schulan verlor ich die Orientierung und wollte daher noch weiter hinabgehen. Ehe ich jedoch dazu kam, das Tiefenstener zu nehmen, hörte ich ein furchtbares Knacken, worauf ich die Besinnung verlor. Der Apparat muß nach meiner Meinung aus 150 m Höhe senkrecht zu Boden geschossen sein. Wahrscheinlich bin ich während des Absturzes an dem Führersitz geflogen. Beim Aufschlagen auf Wasser erlangte ich die Besinnung wieder. Ich schwamm etwa zehn Minuten und rief gemeinschaftlich mit meinem Monteur, der mit ins Wasser gefallen war, laut um Hilfe. Meine Kleidung sog sich voll Wasser. Es gelang mir aber, unter Wasser meine Lederjacke ausziehen und die Beinstulpen zu lösen. Dadurch wurde ich wieder schwimmfähig. Als sich aus aber die übrigen Kleider voll Wasser saugten und ich fühlte, daß meine Kräfte schwanden, traf ich zufällig auf ein treibendes Stück des Propellers, an das ich mich klammerte und so über Wasser hielt. Inzwischen hatte ein Zollkrenzer, der in der Nähe der Unfallstelle vor Anker lag, Notsignale gegeben. Von allen Seiten eilten Fahrzeuge herbei, von denen einige mich und meinen Monteur, der in 30 m Entfernung von mir schwamm, aufnahmen. Wir wurden dann an Bord des Schleppdampfers »Hals« genommen und an die Landungsbrücke in Wedel gebracht, wo schon ein Arzt zur Stelle war. Der Monteur wurde gleich nach seiner Bergung bewußtlos. Die Verletzungen Dahms bestehen in einem Bluteruß im linken Oberschenkel und Hantabschürfungen an der Stirn. Der Monteur Kramer ist schwer verletzt, namentlich am Hinterkopf. Ein Propellerhahn scheint die Ursache des Unfalls zu sein.

VOM FLUGFELDE IN WIENER-NEUSTADT wird uns berichtet: Im Monat September war die Witterung der ersten Hälfte eine warme, die der letzten hingegen eine kühle mit meist nördlichen Winden. Die Lufttemperatur schwankte zwischen 25-8 am 1. und 6-8 am 12., der Luftdruck zwischen 43-8 am 27. und 28-7 am 30. Es wurde an 23 Tagen geflogen, teils vor-, teils nachmittags; die Gesamtflugzeit beträgt 59 Stunden. Leutnant (Feldpilot) Johann Mandl unternahm mit Hauptmann F. Dantschmoser am 1. September 6-45 früh einen Flug nach Vöslan, Baden, Weiskendorf und retour; er landete in schönen Spiralschleifen glatt aus einer Höhe von 1300 m um 7-30 (45 Min.). Am 1. nachmittags kamen Oberleutnant (Feldpilot) Eugen Elsner mit Leutnant R. Stoj-

sawievic in einer Höhe von 1700 m aus Aspern und landeten hier glatt um 6:06 (Flugzeit 42 Min.). S. am 7. September nachmittags landeten Oberleutnant (Feldpilot) Karl Banfield mit dem Fregattenlt. C. Cerri um 6:15 abends, von Fischamend kommend, glatt auf dem Felde. Am 12. September früh flog Oberleutnant (Feldpilot) F. Holecka über Katschdorf, Lichteawörth, Ebenfurt, Felldorf und retour; er landete glatt nach einer Flugzeit von 1:30. Desgleichen vollführte am 13. September oben erwähnter Herr einen Flug via Katschdorf, Ebenfurt, Sollenau und retour in einem Zeitraum von 50 Minuten. Genannter Herr flog am 15. September mit einem Marineoffizier abwärts diese Route; es wurden während des Fluges seitens des Herrn Passagiers photographische Aufnahmen gemacht. Trotz des am 24. September sehr dicht lagernden Nebels kam von Fischamend Leutnant (Feldpilot) M. Perini in 1100 m Höhe mit dem 90 H. P. »Kriegsapparat« F. 4 und ging in sehr schönen Spiralschleifen auf dem Felde nieder. — Vor der Prüfungskommission, bestehend aus den Herren Hauptmann (Feldpilot) M. Müller, Oberleutnant (Feldpilot) F. Holecka und Leutnant (Feldpilot) Mandl, legten Linienischiffsleutnant G. Klasing, Linienischiffsleutnant H. von Wiktorin und Fregattenleutnant Brebuda die Prüfung ab. Desgleichen hobte noch als Vierter im abgelaufenen Monate Fregattenleutnant R. Kaindl die Prüfung ab. Am 5. September nachmittags besuchten unter Führung des Herrn Leutnants Grafen Th. Erdödy (Hus. Reg. 3) zwölf Reserveoffiziere und Reserveoffiziersaspiranten des Ergänzungsbereiches Szombathely Nr. 83 das hiesige Flugfeld. Die Herren wurden von Oberleutnant (Feldpilot) Holecka empfangen und ihnen einige Flugapparate demonstriert, infolge des herrschenden Regens und Gewitters konnten jedoch keine Flüge vollführt werden. Am 27. September nachmittags besuchte P. Tsunakade, Prof. of Physics, Imperial-University-Tokyo, das hiesige Feld; seitens der Herren Offiziere wurden ihm einige Apparate demonstriert. Am 9. September nachmittags gingen sechs Lohner-Daimler-Doppeldecker-Feildflieger (90 H. P.) zu den diesjährigen Kaisermanövern nach Böhmen ab. Elf Fliegeroffiziere und 58 Mann folgten am 10. früh; sie sind am 21. September vollständig samt den dazu gehörigen sechs Apparaten wieder hier eingetroffen.

LITERATUR.

»Almanach de l'Aviation.« Paris, 1913. Librairie Aéronautique. Prix France 1:50. — Dieser Almanach vereinigt nützliche Winke für die Praxis mit geschichtlichem und theoretischem Material. Es wird jetzt jährlich mit einem Kalendarium erscheinen.

»Die außervertragliche Haftung des Luftschiffers.« Geltendes Recht und Erwägungen de lege ferenda. Von Dr. jur. Peter Runkel. Berlin, 1913. Verlag von Franz Vahlen. Preis M. 2:40. — Diese Schrift, die sich ebensosehr durch ihre Gründlichkeit wie durch ihre wohlwollende gedrängte Kürze und Präzision des Ausdrucks auszeichnet, hat jedem Juristen, der das neueste Rechtsgeliet betreten will, viel zu bieten.

»Avionnerie militaire.« Poilage sérien. Instruments de mesure pour avions torpilleurs. Le catéchisme. Le télémètre. L'altimètre. Tableaux du guide de visée, par C. Ader. Avec 31 figures. Paris, 1913. Levrault, Editeurs. Prix 3 francs. — Dieses Buch des berühmten französischen Konstrukteurs, dessen Name allein schon für die Qualität der Arbeit bürgt, behandelt Methoden und Instrumente der Navigation im Fluge.

»Das Zusammenwirken der Kulturstaaten zum Zwecke einer Vereinheitlichung des Luftschiffverkehrs.« Von Dr. Vladimir Pappafava, Advokat in Zara. Innsbruck, 1913. Verlag der Wagnerischen k. k. Universitätsbuchhandlung. Preis 1 K. — Vorliegendes Heft ist ein Sonderabdruck aus den Verhandlungen der ersten Hauptversammlung der Internationalen Vereinigung

für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre in Berlin zu Heidelberg vom 8. bis 9. September 1911 und dürfte für Juristen allenthalben von Interesse sein.

»Der Flugmotor und seine Bestandteile.« Von C. Walter Vogelsang. Mit 62 Abbildungen. Berlin-Charlottenburg, 1913. Verlag von C. J. E. Volckmann Nachf. Preis M. 1:80. — Dieses Bändchen bildet die Nummer 2 von Volckmanns Bibliothek für Flugwesen, von der man sich nach ihren Anfängen eine ebenso nützliche als leicht zugängliche Bücherei für die Einführung in die Praxis versprechen kann. Das vorliegende Buch ist z. B. durchaus für den Praktiker bestimmt und dürfte sich großen Zuspruches zu erfreuen haben, umso mehr, als es überaus faßlich gehalten ist.

»Im Luftschiff über Frankfurt a. M. und Umgebung.« Offizieller Reiseführer für die Luftfahrten der Deutschen Luftschiffahrts-Akt.-Ges., Frankfurt a. M. Bearbeitet von Professor Dr. Karl E. Eadris. Mit einer Einleitung von Dr. Hugo Eckener und photographischen Aufnahmen vom Bord des Luftschiffes von Hauptmann Wilcke vom Luftschiffbau Zeppelin, Friedrichshafen, sowie einer Luftschiffkarte und geologischem Übersichtsplan. Stuttgart, 1913. Verlag von Gustav Eytz. Preis 4 M. — Dieser hübsche und handliche Führer ist, wie schon aus dem angeführten Untertitel ersichtlich, für die Passagiere der Zeppelin-Passagierluftschiffe in Frankfurt a. M. bestimmt und bildet auch eine geschmackvolle Erinnerung.

»Die meteorologische Anbildung des Fliegers.« Im Auftrage und mit Unterstützung des Kuratoriums der Nationalflugschule herausgegeben von Dr. Franz Lincke. Mit 30 Textabbildungen, 3 Wolkenbildern, 5 farbigen Wetterkarten und 8 Tabellen. München und Berlin, 1913. Verlag von R. Oldenbourg. Preis gebunden M. 1:70. — Es ist für den Flieger notwendig, über die meteorologischen Eigentümlichkeiten der Luft unterrichtet zu sein. Man kann freilich auch ohne dieses Wissen fliegen, aber es ist leichtsinnig, nicht jedes Mittel zu benützen, das gefährliche Element, dem man sich anvertraut, von Grund aus zu kennen. Deshalb möge das Studium eines guten kurzen Lehrbuches, wie es hier vorliegt, jedem Aviatiker ans Herz gelegt werden.

»Vogels Karte des Deutschen Reichs und der Alpenländer.« Im Maßstab 1:600.000, ausgeführt in Justus Perthes Geographischer Anstalt in Gotha. Neu bearbeitet und erweitert unter Leitung von Professor Paul Langhaas. 83 Blätter in Kupferstich. Lieferung 2: enthaltend die Blätter Hamburg und Triest. Preis 8 M. — Blatt Hamburg umfaßt die von der deutschen Bucht der Nordsee aus ins norddeutsche Tiefland ziehenden Wasserstraßen des Weltverkehrs, die drei freien Reichs- und Hansestädte, die Kriegshäfen Wilhelmshaven und Kiel und die weite Lüneburger Heide mit ihrem Naturschutzpark. Das Blatt reicht von Helgoland und Wangerooge im Westen bis Travemünde und Blüchers Stammhaus bei Boizenburg im Osten, im Norden vom Kieler Hafen bis zu den Sieben Steinhäusern, den mächtigen Denkmälern deutscher Vorzeit, im Süden. Verleiht dem Blatt Hamburg das Wasser des Meeres und der breiten Tieflandströme das charakteristische Gepräge, so wird das Blatt Triest von den Südtiroler, Kärntner und Venezianer Alpen beherrscht. Besonders Gewicht legt die Karte auf die Wiedergabe der Grenzgebiete deutscher und romanischer Kultur; das Perenthal und die Sieben Gemeinden, die Mark Friaul und die modernen italienischen Alpenbefestigungen sind besonders eingehend behandelt. So reiht sich die zweite Lieferung des Werkes würdig der ersten an läßt uns voll Spannung die weiteren Blätter erwarten. Eine Probekarte, enthaltend je die Hälfte der Blätter Berlin und Wien, wird Interessenten auf Verlangen kostenfrei zugesandt.

»Motor.« Illustrierte Monatschrift für die Interessen des Automobils, des Motorbootrennens und der Luftschiffahrt. Berlin 1913. Verlag Gustav Braunbeck. Preis 1 M. — Reichhaltig wie seine Vorgänger repräsentiert sich auch das Oktoberheft dieser ausgezeichneten

Monatsschrift, Der erste Flug eines Deutschen von Berlin nach Paris findet seine authentische Würdigung durch die Darstellung des Passagiers Dr. Elias. In das Reich der Märchen versetzt den Leser ein Artikel des vielgelesenen Hermann Breuer, der über »Das Auto im Pharaonenland« schreibt und eine Reihe von sehr hübschen Spezialaufnahmen liefert. Die letzten großen sportlichen Ereignisse werden von der Feder schriftgewandter Fachleute anschaulich geschildert. »Motor« schildert den so erfolgreichen Flug »Rund um Berlin«; Kapitän zur See a. D. von Postau gibt eine Darstellung des Rundfluges um die britischen Inseln und der Wasserflugwoche von Deauville und versteht es besonders gut, die Lehren aus solchen großen Flügen zu ziehen; die Jubiläums-Motorbootwettfahrten auf dem Müggelsee wurden von Ingenieur Walter Isendahl skizziert und die Kaisermanöver 1913 von Leutnant a. D. Bernhard auf die Verwendung des »Motor« hin kritisch referierend durchgegangen. Den Höhepunkt bilden seltene Aufnahmen, die der Kapitän Spelterini als schönste Beute von seinen kühnen Überquerungen der Alpen heimzubringen pflegt. Spelterini hat vor kurzem die Alpen zum zehnten Male überflogen, indem er von Kandersteg aus bis Alagna in Italien kam. Über Wolken Gipfeln empor ragt eine gigantische Landschaft von Eis und Fels. Das Panorama ist prächtig: Lauterbrunnener Breitborn, Lauterarhorn, Schieckhorn, Bietschhorn, Aletschhorn, Hochtörl, Blümlisalp, Oebinensee, Tödelpaß, Matterhorn, Weißhorn, das sind einige der Herrlichkeiten, die in großen Bildern am Auge des Lesers vorüberwandeln. Dazu ein spannender Text der erregenden Alpenfahrt. Ein längerer, außerordentlich reich illustrierter Artikel zeigt das deutsche Automobil im Ausland, wie es in fremden Gebieten durch buschhohe Steppen, in steinigen, rauschenden Flußbetten oder in Tropenflüssen halb versunken seinen Weg sucht und seine Kraft bewährt. Den Schluß macht ein interessanter Artikel über den Imperator, mit den neuesten Aufnahmen geschmückt. Aus dem reichen Inhalt des glänzend ausgestatteten Heftes verdient hervorgehoben zu werden: Das Auto im Pharaonenland, von Hermann Breuer (illustriert); Rund um Berlin (illustriert); Der Rundflug um die britischen Inseln und die Wasserflugwoche von Deauville, 16. bis 31. August 1913, von Kapitän zur See a. D. von Postau (illustriert); Der Motor im Kaisermanöver 1913, von Leutnant a. D. Bernhard (illustriert); Zum zehnten Male quer über die Alpen (illustriert); Mit der Erich-Taube nach Paris, von Dr. Hermann Elias (illustriert); Die Jubiläumswettfahrt auf dem Müggelsee, von Ingenieur Walter Isendahl (illustriert); Das deutsche Automobil im Ausland (illustriert); Biegen sich die Tragflächen dieses Apparates nach hinten; (illustriert); Imperator (illustriert); Die elektrische Beleuchtung von Motorfahrzeugen (illustriert); Ausrüstung und Zubehör (illustriert); Motor und Kamera.

BRIEFKASTEN.

»LEGRAND« in Pola. — Der riesige Flugapparat des russischen Erfinders Sikorsky ist mit vier hundertpferdigen Argus-Motoren ausgerüstet.

BEZUGSPREISE

der
»WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG«:
Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn 14 Kronen
für Deutschland 12 Mark
für das übrige Ausland 16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die »Wiener Luftschiffer-Zeitung« bitten wir unter Beischluß des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postsparkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 3, zu richten.

La Revue Aérienne.

D recteur:

André Henry-Couannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques

Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

„La Navigazione Aerea“

Italienische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. Luigi Mina vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag
E. Voghera, Via Po 3, Rom.

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angegliederten Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen
Konstruktionschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Heften von 24 bis 32 Seiten mit technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen — Kugelballons, Lenkballons und Aeroplane — Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luftschiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:

ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ „ 13 „ „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

Er scheint einmal im Monat.

The Airship and Aeronautical Engineer

Vorzügliches, monatlich erscheinendes Fachblatt,
herausgegeben von

„The Airship Newspaper Co.“

37, Essex Street, Strand, London W. C.

Abonnement jährlich 6 Shillings.

Aeroplanstoffe Aeroplanzugehör Ballonstoffe Luftballons „SEMPERIT“

Österreichisch-amerikanische Gummiwerke Aktiengesellschaft, Wien XIII/3.

LA REVUE DE L'AVIATION

DE L'AUTOMOBILE ET DES SPORTS
PUBLICATION MENSUELLE ILLUSTRÉE

5^e ANNEE.Paraissant le 1^{er} de chaque mois.5^e ANNEELe Numéro 75 centimes. **ABONNEMENTS:** FRANCE, un An 6 francs; ETRANGER, un An 8 francs.DIRECTION-REDACTION: **3, Avenue de l'Opéra, 3, PARIS.**

TÉLÉPHONE: 251-84.

Niederösterreichische Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

- | | |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I. Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt: | Versicherungen in ganz Obleitungen auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erlös-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung); vorteilhafteste Altersinvaliditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse; |
| II. Brandschaden-Versicherungsanstalt: | Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobiliu und Feldfrüchten; |
| III. Hagel-Versicherungsanstalt: | versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen; |
| IV. Vieh-Versicherungsanstalt: | versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer an ihrem in Niederösterreich eingestellten Kinder-, beziehungsweise Pferdebestände erleiden sollten; |
| V. Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt: | Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschäden-Versicherungen. |

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE“ geboten.

Sitz der Anstalten: WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, belieben ihre Adresse bekanntzugeben.

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschiffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportilberer Wien“.

Nummer 21.

Wien, 1. November 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Wieder einer! — Pégoud in Wien. — Damenklubs. — Gordon Bennett-Wettfahrt. — 8100 Kilometer-Tagesflug. — Der Seeding in Italien. — Von Aspern nach Görs und zurück. — Von Aspern nach Banjaluka. — Die Berliner Herbstflugwoche. — Ballonverfolgung durch Automobile. — Der kartographische Kongreß. — Ein Protest. — Luftflottenaktion in Österreich. — Vom deutschen Verband. — Todesopfer. — K. k. Österreichischer Aëro-Klub. — Notizen. — Briefkasten. — Inserate.

WIEDER EINER!

~~Die fürchterlichste Luftschiffkatakastroph~~

»L. 2« UND 28 LEBEN VERNICHTET!

Am 17. Oktober hat sich in Johannisthal bei Berlin das grauenerregendste Unglück ereignet, von dem die Luftschiffahrt bisher betroffen worden ist. Das neue Luftschiff »L. 2« der deutschen Kriegsmarine, der stolze und größte unter den Zeppelin-Balloons und unter den Luftriesen überhaupt, ist zu Grunde gegangen und mit ihm seine ganze Besatzung, bestehend aus 28 Personen. Es war das Werk nur weniger Augenblicke. Am Beginn einer frohen Fahrt, des letzten Übernahmefluges, flammte es in 150 m Höhe auf — ein gewaltiger Knall, ein schwerer Sturz der in Feuer und Rauch gehüllten Masse, und auf dem Erdboden liegt ein trostloser Trümmerhaufen, der die verkohlten, gräßlich verstümmelten Leichen jener Menschen birgt, die eine Minute vorher abnagelns und frohemut ihre Reise in die blauen Lüfte angetreten haben. Alle die hohen Erwartungen, die man von dem neuen, reichen Kunstwerk der Zeppelin-Werft geglaubt hatte: in ein paar Sekunden von Flammen zerstört; die Leben vieler hoffnungsvoller Menschen, vortrefflicher Ingenieure, tüchtiger Offiziere: in einem Nu vernichtet.

Von der Größe und Tragik des Unglückes ergriffen, teilt man das Gefühl aller jener, denen die Katastrophe den nächsten Verlust zufügt; teilt die Schmerzen der Angehörigen von den beklagenswerten Opfern, teilt das bittere Leid des Grafen Zeppelin, fühlt mit allen, die sich da in großen patriotischen Hoffnungen entsäuselt sehen. Die Erschütterung des Gemütes soll indes die objektive Kritik nicht trüben; es muß im Interesse der Zukunft nach-

drücklich betont werden, daß das neue Unglück nur wieder eine neue traurige Bestätigung der in unserem Blatte schon immer ausgesprochenen Ansicht über den praktischen Wert oder eigentlich Unwert jener Überfüme von Lenkballoons ist. Bei alledem muß anerkannt werden, daß die Versuche mit den Motorballoons gewiß nichts Überflüssiges, ja daß sie zur systematischen Ermittlung und Ausprobung aller Möglichkeiten der Luftfahrt sogar notwendig waren. Nur wäre es jetzt auch an der Zeit, aus den ungemein wertvollen Erfahrungen dieser kostspieligen und leider auch so verheerenden Experimente eine Lehre zu ziehen, die eigentlich den für die Menschheit bleibenden Nutzen jener gefährlichen Versuche ausmachen würden. Mögen die enthusiastischen Anhänger und Förderer der riesigen Lenkballoons doch endlich der Erkenntnis von deren unvermeidlich unheilvollem Wesen ihre Augen öffnen — so schwer es dem himmelstürmenden Willen auch wird, sich die Grenzen seiner Macht einzugestehen!

Der Hergang der entsetzlichen Katastrophe, welche den erneuten Anlaß zu solchen Betrachtungen gibt, ist aus den nachstehenden Meldungen zu entnehmen.

Berlin, 17. Oktober. — Bei herrlichem Herbstwetter wurde heute vormittags das neue Marine-Luftschiff »L. 2«, das erst seit kurzem in Johannisthal stationiert ist, von Matrosen und Mannschaften des Augusta-Regiments aus der großen Zeppelin-Halle geholt, um eine Übungsfahrt in die äußere Umgebung Berlins zu unternehmen. Die Führung lag in den Händen des Kapitänlieutenants Freyer. Im ganzen befanden sich 28 Personen an Bord. Das Luftschiff erhob sich am 10 Uhr 5 Minuten, umkreiste den Flugplatz und nahm dann, in südwestlicher Richtung an der Zeppelin-Halle vorbeifliegend, den Kurs auf Backow. Aus den Gondeln winkten die Passagiere den Zurückbleibenden freundliche Grüße zu, die ebenso erwidert wurden. Keiner von ihnen allen ahnte, daß der stolze Marine-Luftkreuzer wenige Sekunden später zerschmettert auf dem Boden liegen, daß seine fröhlichen Insassen gleich darauf, unter den Trümmern begraben, den entsetzlichen Verbrennungstod erleiden würden.

Als der Luftriesen eine Höhe von etwa 150 m in ruhiger Fahrt erreicht hatte, sahen die Zuschauer, daß plötzlich aus der vorderen Maschinengondel eine kleine Flamme hervorzüngelte. Was dann erfolgte, ereignete sich mit derartiger rascher Schnelligkeit, daß die Aussagen der Augenzeugen, trotzdem sie teilweise in unmittelbarer Nähe standen, sich in verschiedenen Punkten widersprechen. In einem Punkt stimmen sie aber alle überein: daß au-

mittelbar nach Sichtbarwerden des ersten Feuerstrahls das ganze Luftschiff hiltzartig in Flammen stand. In der nächsten Sekunde lag schon das Gerippe frei und brennende Fetzen der Hülle fielen zu Boden. Ihnen nach stürzten die dunklen Körper eines großen Teiles der Besatzung. Das Knattern der bis zum letzten Augenblick laufenden Motoren vermischte sich mit den entsetzlichen Todesschreien der Besatzung, die aber schnell verstummten. Wenige Sekunden später erfolgten kurz hintereinander drei heftige Explosionen, deren Detonation weit über Johansuithal hinaus bis Treptow und Backow vernommen wurde. Gleich darauf knickte das riesige Gerippe des Luftkessels in der Mitte ein und stürzte, von mächtigen Stichflammen und dicken Rauchschwaden umgeben, unter lautem Krach etwa 300 m südwestlich von der Ballonhalle auf eine Wiese.

Von allen Seiten stürzten jetzt die Zuschauer, die Augensengen dieser furchtbaren Schreckensfahrt gewesen waren, nach der Unfallstelle, um zu retten, was noch zu retten war. Aber auch die Schnellsten von ihnen kamen zu spät. Aus dem brennenden Trümmerhaufen hörte man wohl noch leises Wimmern, sah auch noch einzelne Körper sich in der Glut bewegen, aber durch das Flammenmeer zu ihnen zu gelangen, war auch den Beherztesten nicht möglich. Allmählich erstarb jedes Geräusch in dem Trümmerhaufen und erschütterte starnten die Umstehenden in die kalternde Glut, die die Leiber der Verbrannten den Blicken entzog. Im Laufschrift eilten die Hilfsmannschaften des Angara-Regiments herbei, gefolgt von den Pionieren, die todesmüde in die glühenden Trümmer eindringen, um noch, wenn möglich, Menschenleben zu retten. Mit Beilen, Sägen und Tauen rissen die Soldate die rauchenden Eisenteile auseinander, um nach Überlebenden zu forschen. Bei den meisten, die sie aus dem Trümmermeer hervorholten, war aber jede Hilfe zu spät. Furchtbar war der Anblick der teilweise bis zur Unkenntlichkeit erstarrten Leichen.

Sieheendzwanzig Personen waren tot; der achtundzwanzigste Insasse des Ballons, Leutnant Freiherr von Bleul, lebte noch, war aber furchtbar verletzt. Die Leichen wurden mit Tüchern bedeckt und in die bald aus allen Richtungen eintreffenden Krankenwagen verladen, die die Toten nach der großen Zeppelin-Halle brachten, wo sie vorläufig aufgebahrt wurden. Langsam senkte sich die Reichsmarineflagge, die so lustig auf ihrer stolzen Höhe geflattert hatte, auf halbstock. Der elisige Überlebende litt entsetzlich und hat einmal über das andere herabgewandelt, man möge seinen Qualen ein Ende bereiten. Er fand Aufnahme im Krankenhaus Britz, wo er bald darauf verschied.

Berlin, 17. Oktober. — Ein Augenzeuge berichtet dem „Berliner Lokalanzeiger“ folgendes: „Ich stand am Schuppen II vom alten Startplatz in Johansuithal und arbeitete an meinem Motor. Um etwa 1/11 Uhr stieg der „L. 2“ auf und nahm die Richtung auf die Kanalbrücke bei Rudow. Das Luftschiff hatte eben die letzten Fliegerrschuppen passiert; ich verfolgte es noch mit den Blicken, als ich plötzlich das ganze Luftschiff in Flammen sah. Ich war wie erstarrt und hörte wenige Sekunden später eine furchtbare Explosion, wobei höchstwahrscheinlich die Benzinebehälter explodiert waren. Mit furchtbarem Krachen flogen die brennenden Trümmer auf eine Wiese unmittelbar in der Nähe eines Gehöftes kurz vor der Kanalbrücke nieder. Ich setzte mich sofort auf Auto und raste zur Unfallstelle. Der „Zeppelin“ bildete eine wüste Trümmermasse von Aluminium, die Benzinebehälter brannten in hellen Flammen. Wir standen sofort zwischen den Trümmern und suchten die Verletzten herauszuziehen. Aus der hinteren Gondel konnten wir nach viel Mühe, was furchtbar erschwert wurde durch die glühenden Drähte und die brennenden Aluminiumteile, einige Verletzte herausziehen. Wir rissen sie aus den Flammen und legten sie auf die Wiese. Einer war sehr schwer verletzt und schrie wie wahnsinnig vor Schmerzen. Hilfe war jedoch auch bei ihm nicht mehr möglich. Ein anderer, der in den letzten Zuckungen lag, der Segelmacher, verschied nach wenigen Minuten. Ein Kapitänleutnant, den ich herauszog, war ebenfalls tot. Bei fünf anderen Heraus-

gezogenen konnte ich feststellen, daß nur die Füße verbrannt waren, während sie sonst am Kopf und an anderen Körperteilen schwere Verletzungen aufwiesen. Noch schwieriger gestaltete sich die Arbeit bei der vorderen Gondel. Hier war jede Hilfe bei bestem Willen unmöglich. Ich suchte durch die Trümmer durchzukommen und sah in der vorderen Gondel einen vollkommen verkohlten Menschen stehen. Wegen der großen Hitze mußten wir die Benützung bei der vorderen Gondel einstellen. Eine große Menschenmenge umgab den heulenden Trümmerhaufen. Soldaten mit Beilen und Hacken suchten die Trümmer auseinanderzusuchen und das äußerst starre Aluminiumgerippe auseinanderzureißen. Sämtliche Hervorgezogenen waren tot, bis auf den einen, der noch so jämmerlich schrie; aber auch er liegt in den letzten Zuckungen.“

Auch der bekannte Flieger Hellmuth Hirth war Angezogene der Katastrophe. Aus seiner Darstellung ist zu entnehmen, daß zuerst die vordere Gondel Feuer gefangen hat und die Flammen sich dann blitzschnell über das Luftschiff verbreiteten. Drei kurz aufeinanderfolgende Explosionen verollständigten das Vernichtungswerk. Einige Passagiere stürzten aus dem fallenden Luftschiff zu Boden. Vielleicht hatten sie sich selbst herausgeworfen.

Direktor Wiewer von den Albatros-Werken in Johansuithal beobachtete den Absturz aus einer Distanz von etwa 500 m. Er schildert die Katastrophe folgendermaßen: „In meinem Bureau wurde ich plötzlich durch eine ungewöhnlich starke Detonation aufgeschreckt. Ich hatte zunächst den Eindruck, es sei eine Flugmaschine auf das Dach unseres Fabrikgebäudes gestürzt. Ich eilte aus Fenster und sah aus dem „L. 2“ in Flammen gehüllt zur Erde stürzen. Die Hülle war bereits vollständig verbraucht, auch von den Gasballons war nichts mehr zu sehen. Das nackte Gerippe mit den Gondeln stürzte mit der Spitze nach unten auf der Rudower Seite des Flugplatzes zu Boden. Ich eilte sofort nach der Unfallstelle und beorderte auch unsere Fabrikfeuerwehr dorthin. Es gab aber nichts mehr zu retten. Das stolze Luftschiff bildete einen wüsten Trümmerhaufen, unter dem die Leichen der Besatzung begraben lagen.“

Berlin, 17. Oktober. — Die Fabrik des Marieluftschiffes „L. 2“ hatte sich etwas verzögert, weil eine der Motoren nicht funktionieren wollte. Einzelne Leute der Bedienungsgemeinschaft äußerten ihre lebhaftesten Bedenken. Schließlich kam aber der Motor in Gang und das Luftschiff hob sich gegen 1/11 Uhr mit seiner aus 28 Mann bestehenden Besatzung in die Luft. Es stieg sehr schnell auf mehrere hundert Meter Höhe, kreuzte erst eine Weile über dem Flugplatz Johansuithal und fuhr dann in der Richtung nach dem Teltower Kanal davon. Plötzlich, als es sich in der Nähe von Rudow befand, schoß aus dem Vorderteil des Luftschiffes eine gewaltige Stichflamme heraus und unmittelbar darauf folgte eine furchtbare Detonation, die meilenweit im Umkreis gehört wurde. Und schon in der nächsten Sekunde stand das ganze Luftschiff in Flammen. Durch die Gewalt der Explosion wurde die Ballonhülle in Tausende von kleinen, kaum einige Zentimeter großen Fetzen zerissen, die wie ein Regen über das Feld niederrieselten. Von dem Luftschiff sah man hoch oben einen Angeblick die glühenden Aluminiumstangen des Gerüsts, dann sauste der schwere Schiffskörper, der über und über in Rauch gehüllt war, zur Erde herab. Während des Sturzes sprangen zwei Mann der Besatzung aus der Gondel heraus; sie wurden von dem auf sie stürzenden Gerüst zermalmt. Die Trümmer des Luftschiffes schlugen mit furchtbarem Krach auf den Erdboden auf. Das Gerüst wurde dabei vollständig deformiert. Die Mitte des Körpers, die eine unförmliche Masse bildet, hat sich tief in den Boden eingegraben, während die beiden Enden senkrecht in die Höhe ragen. Das Gerippe zerbrach und nur die Ausleger der vorderen Propelleranordnung und das Heck mit seinem Rahmenwerk für die Höhensteuerung waren die emporragenden Überreste des Riesengerüsts. Ein Offizier war bei Bewußtsein und schrie ununterbrochen: „Schlagt mich tot!“ Er war im Gesicht und am Oberkörper verbrannt. Ein

zweiter Insasse des Luftschiffes gab gleichfalls noch schwache Lebenszeichen von sich, starb jedoch bereits auf dem Transport zum Krankenhause.

Berlin, 18. Oktober. — Die Aufräumarbeiten an der Radower Chaussee, wo die zerschmetterten Überreste des »L. 2« liegen, und von einer nach Tausenden zählenden Menge anlagert sind, gestalten sich außerordentlich schwierig. Die Unglücksstelle bietet ein einziges großes Trümmerfeld, dessen trostloser Anblick schwer zu beschreiben ist. Eine Abteilung Pioniere war noch in später Abendstunde damit beschäftigt, das Chaos zu entwirren. Mit Beilen, Meißeln und Stahlsägen werden die traurigen Reste des Aluminiumgerüsts voneinander getrennt. Wo diese Instrumente nicht ausreichen, müssen Sätersstoffhämmer den Rest der Arbeit tun. An den scharfen Metallteilen verletzen sich vielfach die Soldaten und werden gleich an Ort und Stelle von Ärzten und Krankenschwestern verbunden. Die gesamten Apparate, wie Höhenmesser, Barometer und Kompass sowie die Anlage für Funkentelegraphie, sind vollständig zerstört worden. Die Motoren, die sich tief in das Erdreich gebohrt hatten, wurden an Ort und Stelle verpackt und noch in der Nacht nach Friedrichshagen verladen, wo eine aus Mitgliedern der Zeppelin-Werft und Vertretern des Reichsmarineamtes zusammengesetzte Kommission diese Teile untersuchen wird, um festzustellen, ob, wie vielfach vermutet wird, ein Vergaserbrand vorliegt oder nicht. Was für eine enorme Glut der brennende Luftkreuzer entwickelt hat, geht am deutlichsten daraus hervor, daß die schweren Gondelscheiben sich zu zylinderförmigen Rollen verbogen hatten; ebenso waren viele Metallteile des Fahrzeuges vollständig zusammengeknallt. Die Fetsen der brennenden Hülle waren, vom Winde gepeitscht, his weit in die benachbarten Ortschaften bineingetrieben worden und fielen auf die Dächer nieder, ohne allerdings Brandschaden anzurichten. In Johannisthal haben mehrere Personen, die während der Explosion an den Fenstern saßen und durch den Luftdruck von ihren Plätzen geschleudert wurden, schmerzhaft Verletzungen erlitten. In einer Knechtschule entstand eine Panik; die Schulhäuser der Johannisthaler Mädchenschule, die während der Katastrophe in unmittelbarer Nähe spielten, waren bei dem entsetzlichen Anblick stier vor Schreck, da aber stoben sie in unabsehbare Angst aus, da einander und flohen in die Schule. Die Eltern mußten erst herbeigeführt werden, um die vor Angst starrenden Kinder einigermaßen zu beruhigen.

Die Besatzung des Luftschiffes bestand aus drei Gruppen, nämlich aus Angehörigen des Reichsmarineamtes, der Marine-Luftschiffabteilung und der Zeppelinwerft. Dazu kam noch Leutnant von Biele. Die gesamte Übernahmungskommission befand sich an Bord. Die amtliche Totenliste umfaßt neben Freiherrn von Biele folgende Namen: 1. Vom Reichsmarineamt: Korvettenkapitän Benisch, Baurat Neumann, Banmeister Pietzker, technische Sekretäre Lehmann, Priess, Eisele. 2. Von der Marine-Luftschiffabteilung: Kapitänleutnant Freyer, Kapitänleutnant Alexander Trenk, Marineoberingenieur Hansmann, Busch, Stenemann, Pittelkow, Maschinist Lasch, Bootsmannsmaat Werner, Signalmaat Klinge, Obermaschinistenmaat Cramer, Kettidelf, Torpedobermaschinistenmaat Dressel, Obermaschinistenmaat Fockon, Paethe, Maschinistenmaat Weber, Fricke, Deckert, Segelmachersmaat Müller. 3. Von der Zeppelin-Werft: Kapitän Gland, Ingenieur Schlier, Monteure Hohenstein, Bauer.

Was die Teilnahme des nicht an den Kommissionen gehörigen jungen Offiziers betrifft, ist zu bemerken, daß ihm der Kommandant auf seinen dringenden Wunsch die Mitfahrt gestattet hat. Ein merkwürdiger Zufall hat den Marineoberingenieur Leder vor beiden Katastrophen der Marine-Luftschiffe »L. 1« und »L. 2« bewahrt. Leder gehörte seinerseits zur Besatzung des »L. 1« und blieb der Fahrt am 3. September, die mit der Vernichtung des Luftschiffes endete, fern, weil er während der Nacht vorher Dienst gehabt hatte. Nach der Katastrophe wurde er zur Besatzung des »L. 2« übernommen und hätte an der gestrigen Todesfahrt eigentlich teilnehmen sollen, trat jedoch im letzten Augenblick zurück, um dem jungen

Leutnant Freiherrn von Biele vom Kaiserin Augusta-Regiment die Mitfahrt zu ermöglichen.

Der noch am Tage des Unglücks erlassene amtliche Bericht des Reichsmarineamtes teilt über den Verlauf der Unglücksfahrt und den Hergang der Katastrophe folgendes mit:

»Das Marine-Luftschiff »L. 2« befand sich seit seiner Übernahme durch die Marine im Probefahrverhältnis und sollte heute vormittags 8 Uhr zu einer in den Abnahmebedingungen vorgesehenen kurzen Höhenfahrt von Johannisthal aus aufsteigen. Am Bord befanden sich von der entsandenen Besatzung der Kommandant, der Marineingenieur und 13 Mann; ferner vom Reichsmarineamt die Luftschiffabnahme-Kommission, bestehend aus einem Offizier, zwei höheren Beamten, einem Marineingenieur und drei technischen Sekretären; von der Zeppelin-Werft ein Luftschiffkapitän, ein Ingenieur und zwei Monteure; ferner ein Kapitänleutnant als Kommandantenschüler und ein Armeeooffizier als Gast, im ganzen 28 Personen. Um das durch das Abnahmepersonal von Marine und Werft bedingte Mehrgewicht auszugleichen, waren fünf Personen der normalen Besatzung und ferner folgende Ausrüstungsteile zurückgelassen worden: alle Außenbordteile und der Sender der Funkeneinrichtung, Scheinwerfer und Armierung.

»Kurs nach 8 Uhr vormittags wurde das Schiff aus der Halle geholt und stieg nach sorgfältiger Erprobung aller Teile, vor allem der Motoren, und nach Auswechslung einer Zündmaschine in der hinteren Gondel, um 10 Uhr 16 Minuten vormittags auf. Es erreichte rasch eine Höhe von etwa 200 m. Um 10 Uhr 19 Minuten wurde von zuverlässigen Persönlichkeiten beobachtet, daß im ersten Drittel der vorderen Motorengondel zwischen Gondel und Hülle eine Flammengarbe entstand, die zunächst das Vorschiff bis zur Spitze in Brand setzte. Die Feuer breitete sich schnell nach hinten aus und zerstörte die äußere Hülle. Für einen kurzen Augenblick waren die hinteren Gaszellen noch unverletzt sichtbar, wurden dann aber gleichfalls vom Feuer ergriffen. In höchstens zwei bis drei Sekunden stand das ganze Schiff in Flammen und eine Explosion wurde aus etwa 700 m Entfernung gehört. Gleichzeitig senkte sich das Luftschiff und fiel zuerst horizontal, dann sich längs nach mit der Spitze nach unten neigend, bis auf etwa 40 m Höhe vom Erdboden. Hier erfolgte eine zweite Explosion, die, wie aus der schwarzen Rauchentwicklung zu schließen, vermutlich von Benzin herrührte. Beim Aufprallen auf den Erdboden erfolgte eine dritte, jedoch schwächere Explosion. Das Gerippe stürzte in sich zusammen. Die Haltemanschen der Marine-Luftschiffabteilung elten im Laufschrift nach der etwa 700 m entfernt an der Radower Chaussee gelegenen Unfallstelle. Hier waren schon Mannschaften einer in der Nähe übenden Pionierabteilung eingetroffen. Mit diesen zusammen wurden die Bergungsarbeiten aufgenommen. Ärztliches Personal war sofort zur Stelle. Nach kurzer Zeit erschienen auch die Johannisthaler Feuerwehr und mehrere Krankenanstaltenhelfer der A. E.-G. Von den Insassen des Luftschiffes wurden zwei Mann lebend, außerhalb der Trümmer liegend, vorgefunden. Aus den Trümmern selbst wurde der schwer verletzte Leutnant Freiherr von Biele befreit. Sämtliche übrigen 25 Insassen, die nach und nach in den Trümmern gefunden wurden, gaben kein Lebenszeichen mehr von sich. Von den obigen drei Überlebenden starben einer an der Unfallstelle, der zweite auf dem Transport in das Krankenhaus Brits. Die übrigen im Luftschiff Befindlichen sind noch während des Abtransportes spätestens beim Aufprall getötet worden, da die meisten Toten außer Verbrennungen schwere Verletzungen des Rumpfes, der Wirbelsäule und Schädelbrüche aufwiesen. Die Unfallstelle wurde sofort militärisch abgesperrt und bewacht.

»Aus den bisherigen Beobachtungen ergibt sich zunächst, daß die Ursache des Unfalles in einer Entzündung zu suchen ist, die nicht im Innern des Luftschiffes, sondern in oder über der vorderen Motorengondel entstand. Es wird versucht werden, durch genaue Untersuchungen der Überbleibsel über die Entstehungsursache Genaueres in Erfahrung zu bringen.«

Die Marine sieht sich, so schließt der Bericht, in kurzer Zeit einem neuen, schweren Unglücksfall gegenüber, der sie ihres neuesten Luftschiffes beraubt hat. Sie betrauert den Tod vieler braver Männer, die ihr Leben für das Vaterland gelassen haben.

Der deutsche Kaiser und die Kaiserin despeschierten an das Reichsmarineminister:

Bonn, 17. Oktober. Wieder hat ein schwerer Schicksalsschlag meine Marine betroffen. Das Luftschiff »L. 2« ist einer Explosion zum Opfer gefallen, und fast 30 brave Männer, darunter die berufensten Förderer der neuen Waffe, haben dabei ihr Leben lassen müssen. Ihr Tod im Dienste des Vaterlandes sichert ihnen bei mir und dem ganzen deutschen Volke ein ehrendes Gedenken. Ihren Angehörigen ist unser aller herzlichste Beileid gewiß. Aber die Trauer über das Geschehene wird, davon bin ich überzeugt, nur zu ernsten Anstrengungen anspornen, die so wichtige Luftschiffwaffe zu einem zuverlässigen Kriegsmittel zu entwickeln. Wilhelm I. R.

Potsdam, Neues Palais, 17. Oktober. Bin tief erschüttert von dem ersten Unglück, das unsere Marine durch den Unfall des Marine-Luftschiffes »L. 2« erlitten hat. Gott tröste die armen Hinterbliebenen. Würde Ihnen dankbar sein für nähere Nachrichten.

Anguste Viktoria.

Vom In- und Auslande erfolgten zahllose Beileidskundgebungen.

Berlin, 21. Oktober. Heute mittags um 12 Uhr fand in der Neuen Garnisonskirche in Neukölln in Gegenwart des Kaisers und der in Berlin zurzeit weilenden kaiserlichen Prinzen die Trauerfeier für die mit dem Marine-Luftschiff »L. 2« vernichteten Offiziere und Mannschaften statt. Nach der Feier erfolgte die Überführung und Beisetzung auf dem Garnisonsfriedhofe.

Friedrichshafen, 21. Oktober. Graf Zeppelin hat den bei der Katastrophe des »L. 2« Vernichteten einen Nachruf gewidmet, in dem es heißt: »Ich weiß, daß alle Angehörigen des Luftschiffbaues »Zeppelin« meinen Schmerz um die Kameraden, die als Opfer ihrer Pflicht-treue im Dienste unserer dem Vaterlande geweihten Sache ihr Leben gelassen haben, von Herzen teilen, daß sie auch entschlossen sind, das Andenken dieser Getreuen am höchsten zu ehren, indem wir doch in unentwegter, glaubensfroher Weiterarbeit noch größere Sicherheit für unsere Luftschiffe schaffen, damit das Todesopfer der einzelnen für viele zur Wahrung des Lebens werde.«

Von den bisher gebauten 17 Zeppelin-Luftschiffen sind annehmend neun durch Katastrophen zu Grunde gegangen.

PÉGOUË IN WIEN.

In der Aviatik geht alles schnell, auch der Weg zur Berühmtheit. Noch vor einigen Wochen war der Name Pégoud so gut wie unbekannt. Da hörte man einmal im hienigen Frühjahr, daß ein französischer Offizier unfreiwillig ein Stück mit dem umgekehrten Apparat, den Kopf nach unten, geflogen ist; dann entwirft der geniale Konstrukteur Blériot ein ganzes Programm von verschiedenen, ähnlich halbbrecherischen Flugvarianten, die er als notwendig zur weiteren Entwicklung der Aviatik erklärt, und bald darauf kommt die Nachricht, daß der erste Pilot des Hauses Blériot, Adolphe Pégoud, die notgedrungenen Verkehrstüchtigkeit, die man sich natürlich als den Gipfel der Gefährlichkeit in der Aviatik denkt, in ein förmliches System gebracht hat, daß er mit voller Absicht den Apparat sich überlagern, auf dem Rücken der Tragfläche gleiten läßt, daß er die Zirkusproduktion des Looping the Loop, der Fahrt im vertikalen Kreise, mit dem Aéroplan in der Luft anführt. Eine neue Sensation, ein neues Wunder! So sicher ist Pégoud seiner

Sache, daß er alsbald mit ihr auf Reisen geht. Überall gelingen seine Saltimortali ans vollkommenste und er spricht ihnen den Charakter des Abenteuerlichen, des Akrobatenkunststückes an Leben und Tod ab: er beweise damit nur die Sicherheit der Flugmaschine in der Hand eines seiner selbst sicheren, für alle Eventualitäten geistig gerüsteten Führers. Diese Beweisführung hat allerdings ihren schwachen Punkt: sie sagt ja, daß eine solche Beherrschung des Apparates von den persönlichen Eigenschaften und Fähigkeiten des Lenkers abhängt, und es ist vorderhand noch sehr die Frage, ob es andere als Ausnahmemeuschen mit ganz besonderen Naturanlagen, mit einer außerordentlich entwickelten Reaktionsfähigkeit und zugleich Willfährigkeit der Nerven zu den Leistungen eines Pégoud zu bringen vermögen. Und es ist auch gewiß etwas anderes, wohl vorbereitet, mit freiem Willen den Apparat umzukehren und nach Gutdünken wieder aufzurichten, als im Falle eines unerwarteten, durch atmosphärische Gewalten jäh herbeigeführten Ereignisses augenblicklich das Richtige zu tun. Aber eben weil Pégoud einstweilen nur vereinzelt und teilweise Nachahmung gefunden hat und bisher der einzige ist, der seine eigene Lehre in solcher Vollkommenheit in die Praxis umzusetzen vermag, besitzen seine Kunststücke oder seine Gipfelleistungen in der Fliegekunst den Reiz des Unerhörten und der Erfolg war, im voraus gewiß, als der französische Wandermann für den 18. und 19. Oktober zu einem Schaufliegen auf dem Asperner Flugfelde engagiert wurde.

Über Pégouds erste Versuche in Frankreich sowie über seine Vorführungen in England wurde ausführlich berichtet. Als Pégoud von seinem Gastspiel in England nach Frankreich zurückkam, veranstaltete er auch da wieder einige Schauflüge, die mehr boten als die bisherigen. Den Gipfelpunkt seiner Leistungen erreichte er wohl Sonntag den 12. Oktober in Buc.

Es war eine populäre Vorstellung, die da Pégoud gab, ein Schanstück für alle Welt, nachdem er zuvor mehrmals bloß vor Kommissionen geflogen war. Unter allerlei Evolutionen suchte Pégoud eine Höhe von 1000 m auf, ging dann in den Kehrtflug über und beschrieb in dieser Lage, die er anderthalb Minuten beibehielt, vier Kurven. Nach dem Aufrichten kam ein Korkzieher-Sturzflug mit zwei Salti am Ende. Sodann führte Pégoud in 500 m Höhe ein zehnmaliges Looping the Loop aus! Schließlich gab er noch einen schwindelnden Korkzieher-Sturzflug zum besten.

Pégoud traf am Abend des 16. Oktober mit dem Orient-Expreszug aus Paris in Wien ein; Direktor Kronau von der Österreichischen Luftverkehrsgesellschaft, Oberst Suchomel und Hauptmann Mannsbarth empfingen ihn. In seiner Begleitung befand sich sein Freund Redakteur Bonnet vom Pariser »Antos«. Pégoud nahm im Grand Hotel Wohnung. Bei einem kleinen Sonper, das ihn mit einigen Wiener Herren vereinigte, erwies er sich als ein gewandter Redner, indem er auf eine Begrüßungsansprache mit dem Hinweis erwiderte, daß die Aviatik aller Nationen ein gemeinsames Band umschlinge, daß sie alle Kameraden im Kampfe für den Fortschritt der Technik und der Kultur seien.

Über sich selbst gab Pégoud mangelhafte Anskünfte. Er ist 24 Jahre alt, betreibt die Aviatik aber erst seit einem Jahre. Nachdem er seine Lysenstudien vollendet hatte, trat er, mit 18 Jahren, als Freiwilliger bei den Chasseurs d'Afrique ein, um sich der militärischen Laufbahn zu widmen. 1907 und 1908 machte er die Kämpfe in Marokko mit, kehrte dann nach Frankreich zurück,

diente im Husarenregiment in Gray und kam hierauf in die Kavallerieschule von Saumur. Als das Flngwesen in Aufschwung kam, begann er sich leidenschaftlich dafür zu interessieren. Am dem Felde von Satory stieg er zum erstenmal an Bord eines Aéroplans an. Der Flng begeisterte ihn derart, daß er von nun an in der Aviatik seinen Lebenszweck erblickte. Er verließ den Militär-dienst. Auf dem Flngfelde von Bron bei Lyon führte er seine ersten Flüge aus und erhielt am 8. Februar des heurigen Jahres das Pilotendiplom. Bereits im März engagierte ihn Blériot für das Aërodrom in Buc als Chef-piloten.

Über die Veranlassung, die ihn zu seinen Spezial-flügen bewog, äußerte Pégoud, daß er als die nächste und wichtigste Bedingung des Fortschrittes in der Aviatik die Vervollkommenheit des persönlichen Könnens der Flieger betrachte. Die Aviatik fordere nur darum so viele Opfer, weil den Fliegern zumeist in kritischen Lagen die Geistes-gegenwart und damit die Herrschaft über den Apparat abhanden komme. Er wolle ihnen durch sein Beispiel zeigen, wie gefügig die Flngmaschine in sicherer Hand sei, wolle das Bewußtsein erwecken, daß der Lenker mit Besonnenheit auch den an sich gefährlichsten Umständen zu begegnen vermöge. Sein Ziel sei, das Vertrauen der Aviatiker an sich selbst und auf die Apparate zu stärken. Allerdings müsse er zugeben, daß bei ihm selbst vielleicht eine besondere Veranlagung mitwirke; er fühle sich an dem Apparat mit diesem völlig verwachsen. Angst empfinde er bei den Flügen mit dem Kopfe nach unten absolut nicht, weil er wisse, daß er die Maschine jeden Augenblick in irgend eine beliebige Position bringen könne. Er habe auch keineswegs eine lästige Empfindung durch Blinderang zum Kopfe; man gewöhne sich sehr rasch an diese Lage. Er wolle nicht sagen, daß ihm niemals etwas zustofen könne, aber er denke so wenig daran, wie man bei einer Eisenbahnfahrt mit der Eventualität eines Unglückes rechne.

Am Vormittag des ersten Flugtages erschien Pégoud auf dem Aéroplan Flngfelde. Er sprach sich über dieses mit größter Anerkennung aus. Er herrschte ziemlich starker, böiger Wind, der in einzelnen Stößen eine Geschwindigkeit bis zu 15 Sekundenmetern erreichte. Pégoud nahm aber doch einen Probeflug vor. Er vollführte dabei eine Anzahl von Evolutionen in so geringer Höhe, daß man ihre Details aufs genaueste beobachten konnte.

Beide Flugtage begünstigte das denkbar herrlichste Herbstwetter, die Sonne strahlte vom vollkommen wolkenlosen Himmel und verbreitete eine angenehme Wärme, alles animierte zum Aufenthalt im Freien. Das Flngfeld erhielt denn auch schon an dem Wochentage einen Massenbesuch. Zwischen dem Staatsbahnhof und Stadium verkehrten von 12 Uhr bis 3 Uhr und in umgekehrter Richtung von 3 bis 6 Uhr Sonderzüge. Am meisten machte das große Publikum aber wieder von der Straßenbahn Gebrauch, die auf dem Wege der Dampftramway über Kagran und Hirschstetten noch am nächsten zum Ziele führt, bis in die Mitte des Ortes Aspern, von wo das Flngfeld zu Fuß in etwa einer Viertelstunde zu erreichen ist. Da man mit einem verhältnismäßig kurzen Programm zu rechnen hatte, bedachte sich alles, zum Anfang zurecht zu kommen, und bis zu dieser Stunde, 3 Uhr, gab es fast noch ärgeren Andrang und dadurch mindestens dieselben Kalamitäten wie bei den früheren Gelegenheiten, insbesondere auch die langdauernden Verkehrsstörungen auf der eingleisigen Strecke jenseits der Reichsbrücke; später ging die Fahrt diesmal recht glatt vor sich. Nebst diesen Massenbeförderungsmitteln dienten dem Verkehr vor allem die Automobile, private, öffentliche und von der Flngfeldgesellschaft gemietete; die Pferdewagen blieben weit in der Minderzahl. Dagegen waren sehr viele Radfahrer auf dem Wege und eine wahnsinnige Menge Leute legte die ganze weite Strecke zu Fuß zurück.

Am ersten Tage erschienen vom Hofe Erzherszogin Alice und Erzherszog Albrecht, Prinz Elias von Parma; ferner waren anwesend der französische Botschafter Dnaine mit mehreren Legationsräten, Landmarschall Prinz Alois Liechtenstein mit Gemahlin, Statthalter a. D. Graf Klemens, der Kommandant der Verkehrstruppebrigade

Generalmajor Tertain, der Kommandant der k. u. k. Luftschifferabteilung Oberstleutnant Uzelac, die leitenden Persönlichkeiten und sehr viele Mitglieder der aeronautischen Körperschaften etc. Die Gesamtzahl der Besucher dürfte bei 30.000 betragen haben. — Das Arrangement besorgten Direktor Kronau und Hauptmann Manusbarth von der Luftverkehrs-Gesellschaft, die Generalsekretäre Oberst Schemmel vom k. k. Österreichischen Flngtechnischen Verein und Baron Berleppach vom k. k. Österreichischen Aëro-Klub.

Pégouds Apparat stand in dem Hangar Nr. 11. Ein Blériot-Eindecker des normalen Typs Nr. 11, der in etwas größerer Ausführung von der französischen Luftschifftruppe als Militärflngzeug verwendet wird. Eine Abweichung von der regelmäßigen Bauart besteht nur in dem größeren Höhensteuer und einer Verstärkung des Spannrahmsystems.

Der Mechaniker Pégoud, Mr. Pierrot, prüfte die Maschine noch einmal aufs sorgfältigste. Um 1/4 Uhr wurde sie auf das Feld hinausgeschoben. Pégoud, der die vollkommenste Ruhe bewahrte, erschien mit einer braunen Lederkappe mit Automobillirne auf dem Kopfe, in einem weißen Schwtzer, weiten Stoffbeinkleidern und Röhrenstiefeln, also in einer Anstrück, die fast gar nichts von der üblichen Flngerkleidung hatte. Er schwingt sich auf den Sitz, sein Freund Bonnet legt ihm die hosen-trägerartigen Garten um die Achseln. Nun gibt er das Zeichen zum Abflg. Pierrot wirft den Motor an, der Apparat setzt sich in Lauf, legt etwa 10 m auf dem Boden zurück und schwebt schon in der Luft. Dieses überaus rasche Flottwerden sowie der steile Anstieg, der sich daran schloß, riefen nicht nur bei den Fachleuten, sondern auch beim Laienpublikum den ersten Ansbruch bewundernder Anerkennung hervor.

Das Feld umkreisend, geht Pégoud höher und höher. Noch flngt er normal, nur bei den Wendungen stellt er den Apparat bisweilen vollständig auf die Seite, etwa so, wie man es von Chevallard gesehen hat. Er kommt so bis auf ~~vieleicht~~ 1000 m, die Maschine ist kaum mehr erkennbar. Da schließt sie plötzlich vertikal herab und gleich darauf überschlägt sie sich auch schon — Pégoud flngt mit dem Kopfe nach unten. Über eine Strecke von etwa 1000 m bleibt er in dieser Lage; der Apparat schwankt nicht im geringsten, man sieht, daß ihn der Flieger vollständig in der Gewalt hat. Wieder eine halbe Drehung um die Querachse — der Apparat hat die normale Lage. Er sinkt nun noch um ein Stück — da rotiert er in einem Zug nach rückwärts: das Looping the Loop, der Salmomortale, der Purzelbaum. Und alsbald hat das Publikum die prägnante Bezeichnung für diesen Spezialisten der Flngkunst gefunden: »Der Purzelbaum-flieger!« hört man allerorten. Vermal im ganzen führt er dieses bravouröse Kunststück aus, mit einer Leichtigkeit, Sicherheit und Genauigkeit, die das Gefühl der Angst und des Schauerns bannt. Dann gleitet er in engen Spiralen, den Apparat fast beständig seitlich angestellt, herab und landet leicht und glatt.

In einem Automobil führt er am das Feld, vom Publikum enthusiastisch bejubelt. Man sieht, daß ihn der Belfall Freude macht; er dankt mit strahlenden Gesichtern.

Nach einer Pause von etwa einer Viertelstunde steigt Pégoud abermals auf. Wieder der überaus rasche Start und das steile Emporgehen, wieder dringt er bis zu einer Höhe vor, daß der Apparat fast verschwindet. Der kräftige Wind drängt diesen über das Flngfeld hinaus gegen Aspern zu. Nun geht Pégoud rasch niedriger. Ein »Korkzieher« der Abstieg in engen Spiralen, und jetzt legt sich die Maschine auf den Rücken. So kommt sie über den Zuschauerarm daher. Sie senkt sich mehr und mehr und abermals, diesmal in geringerer Höhe als vorher, vollzieht sich die Überschläge, wieder ein Spiralenflng und die Landung knapp vor den Hangars.

Der erste Flug hatte 23 Minuten gedauert, die Fahrt in verkehrter Lage dabei 1 Minute 12 Sekunden; der zweite Flng 25 Minuten mit einer Minute Rückendug.

Der Apparat wurde nun rasch in den Hangar gebracht. Einige Zeit darnach kam Pégoud im Automobil. Er vertauschte die Lederkappe mit einem weichen Hut,

Form Wildwest, und legte einen Rock über den Schwitzer an; das war der ganze Toilettewechsel. Keine Spur von Aufregung war in dem nicht eben hübschen, aber sympathischen, offenen und lebhaften Gesichte zu erkennen. Mit bescheidenem Lächeln nahm er die Glückwünsche des Botschafters Dumaine entgegen, plauderte dann lustig, wiederholt herzlich aufleuchtend, mit Fräulein Steinschneider und einigen anderen Gästen und eine muntere Fräulein empfing er ebenso übermütig mit zwei herabhalten Küssen. Man empfand den Eindruck, daß dieser prächtige junge Mann tatsächlich absolut nicht daran denke, irgend welche Gefahr überstanden zu haben.

Am Sonntag erschienen Erzherzog Leopold Salvator mit seinen Söhnen Rainer und Leopold Salvator, ferner die Erzherzoge Karl Albrecht, Leo und Wilhelm. Man sah ferner wieder den französischen Botschafter Dumaine, den spanischen Botschafter Marquis de Herrera, den Minister des Innern Freiherrn von Heintold, den Eisenbahnminister Freiherrn von Forster, sehr viele hohe Militärs, die Vertreter der aeronautischen Kreise und zahlreiche sonstige Angehörige der Gesellschaft. Im ganzen war der reservierte Raum etwas schwächer besucht als am Samstag, wohl weil viele Persönlichkeiten eben schon am Tage vorher den Vorführungen beigegeben hatten und auch, weil gleichzeitig in der Freudenau das Rennen um den Austria-Preis stattfand; die Volkspolizei dagegen wiesen natürlich eine weit stärkere Besetzung als an dem Wochentage auf und die Gesamtzahl der Besucher ist auf 60.000 zu schätzen.

Auch am Sonntag herrschten bei prachtvollem Wetter doch recht ungünstige atmosphärische Verhältnisse, fast noch schlechter als tags vorher. Die starke Sonnenstrahlung erzeugte heftige Luftwirbel, Pégoud ließ sich das jedoch nicht anfechten. Er begann mit einem niedrigen Rundfluge, zeigte dann eine Reihe von überaus scharfen Wendungen mit äußerst steller Schräglagestellung des Apparates, ließ diesen schaukeln, führte Strudelflüge vor, bald mit dem Propeller, bald mit dem Steuerende unten, dazu das seitliche Aufstellen des Apparates, wobei dessen Tragflächen vertikal standen und der Oberkörper des Piloten wagrecht in die Luft ragte. Die Überschläge vollzog er in unheimlicher Nähe des Bodens. Man konnte genau beobachten, wie er dabei vorgeht: der Apparat bleibt einen Augenblick stehen, schließt dann, den Propeller voran, scharf abwärts, wird plötzlich aufgehalten und emporgerissen, dreht sich um die Querachse, saust im Bogen herab, bis er wieder die normale Lage gewinnt. Vier solche Überschläge folgten fast unmittelbar aufeinander, dann ging der Pilot in Spiralen zu Boden. Nach der Landung stellte es sich heraus, daß eine Zündkerze verrußt war, weshalb der Motor nicht ganz tadellos funktioniert hatte.

Erzherzog Leopold Salvator ging auf den Piloten zu, der inmitten des Flugfeldes bei der Maschine stand, und drückte ihm die Anerkennung für seine Leistungen aus. Beim zweiten Fluge stieg Pégoud zunächst bis auf etwa 1200 m. Nun begann er einen Sturzflug, der damit endete, daß sich der Apparat auf den Rücken drehte — zum Hangfluge des Piloten. In dieser Lage blieb Pégoud genau 100 Sekunden, zunächst wagrecht dahinschiebend, dann zum Gleit- und schließlich zum Spiralfuge übergehend; erst dem Erdboden schon bedenklich nahe, wendete er den Apparat, um rasch wieder emporzusteigen. Nun folgte nicht weniger als sechs Überschläge in einer förmlichen Kette und in absteigender Linie, der letzte etwa 300 m über dem Boden; dann einige Sturzfänge, vertikale Seitenstellungen und schließlich das Niedergehen in Schraubenwindungen.

Abermals war Erzherzog Leopold Salvator unter den Ersten, die den kühnen Fliegervirtuosen beglückwünschten. Pégoud wurde hierauf wieder im Automobil auf der Zuschauermenge vorbeigeführt, die ihn mit allen Zeichen leidenschaftlich erregter Bewunderung feierte.

Die Pégoud-Tage waren unbedingt das Herrlichste, Impulsierendste, was die Aviatik dem Wiener Publikum bisher geboten hat, und die Veranstalter verdienen allen Dank dafür, daß sie diesen größten Meister seiner Kunst hierher brachten.

DAMENKLUBS.

Anknüpfend an den Vortrag, den unser Herausgeber im heurigen Frühjahr hielt und worin er auch den ballonfahrenden Damen einige Ausführungen widmete, hat eine der hervorragendsten deutschen Luftschifferinnen, Fräulein Margarete Grosse in Meilen, einen Aufsatz in der »Deutschen Luftfahrer-Zeitschrift« veröffentlicht, der sich mit der Frage befaßt: »Sollen wir deutschen Luftschifferinnen einen eigenen Verein für Luftfahrt gründen?«

In dem erwähnten Vortrage sowie in einigen Artikeln unseres Blattes war nämlich erwähnt worden, daß die französischen Luftschifferinnen ihren deutschen Kolleginnen in dem Punkte voraus seien, daß sie sich eine eigene Organisation geschaffen hätten, den Damen-Aéro-Klub »Stella« in Paris. Diese Feststellung bildete den Anlaß zum Aufwerfen der Klubfrage für Deutschland oder eigentlich für das Zurückgreifen auf diese Frage, die Fräulein Margarete Grosse bereits 1910 in dem Buche von Mehl »Der Freiballon in Theorie und Praxis« ausgesprochen hat. Die Aéronautin gelangt zu dem Ergebnisse, daß ein Verein der Luftschifferinnen in Deutschland nicht zweckmäßig wäre. Man darf sich der Meinung der Verfasserin getrost anschließen. Zeigt doch auch der sogenannte »Aéro-Club Féminin Stella«, daß ein reiner Damenverein von Luftschifferinnen gar nicht Bedürfnis ist, sonst wären in dem »weiblichen« Klub nicht zwei Fünftel der Mitglieder Männer und würden die Damen nicht Männern leitende Funktionen in den Ausschüssen übertragen haben.

Es ist wirklich nicht einzusehen, welchen Vorteil die »Trennung der Geschlechter« bringen sollte. Fräulein Grosse zeigt ganz richtig, daß ein weiblicher Aéro-Klub keiner jener zwei Gruppen von Frauenvereinen beigezählt werden könnte, welche einen wirklichen Zweck zu erfüllen haben.

»In die erste der beiden Gruppen gehören die Vereine, die der Förderung weiblicher Sonderinteressen dienen, also Interessen, die eben nur die Frau, nicht der Mann hat, oder die wenigstens die Frau in anderer Weise hat als der Mann. Diese Vereinigungen haben jederzeit Berechtigung gehabt und werden für alle Zeiten berechtigt bleiben. Mit dieser Gruppe von Frauenvereinen aber hätte ein weiblicher Luftfahrerverein gar nichts zu tun. Weder ist die Luftfahrt ein Sondergebiet der Frau, noch kann das Luftfahren vom weiblichen Geschlecht anders betrieben werden als vom männlichen — wenn man auch scherzhafterweise sanfte Landungen als »Damenlandungen« zu bezeichnen pflegt. — Also: von diesem Gesichtspunkt aus wäre die Gründung eines Damenklubs keinesfalls zu rechtfertigen.

Die andere Gruppe von Frauenvereinen ist aus dem Gegensatz früherer und jetziger Anschauungen hervorgegangen. In früherer Zeit galt die Frau als minderwertiges Geschöpf. Die Spuren dieser Anschauung treten uns ja noch heute oft genug entgegen: manches Gebiet, auf dem die Frau ebenso Tüchtiges leisten kann wie der Mann, ist ihr noch verschlossen; manches Recht, das jeder Mann, auch der unfähigste, ohneweiters hat, steht noch keiner Frau zu, auch der fähigsten nicht, und im öffentlichen Leben kommt es bisweilen sogar noch vor, daß man der Frau selbst dann nicht die gleichen Rechte zubilligt, wenn man von ihr das gleiche oder mehr verlangt als vom Mann. Jedem billig denkenden modernen Menschen

widerstreben solche Ungerechtigkeiten; für ihn kann es nur einen Grundsatz geben: gleiche Rechte bei gleichen Pflichten. Uns Frauen diese Rechte, soweit uns nicht für die Pflichten von der Natur Grenzen gezogen sind, in friedlichem Kampfe zu erringen, ist der Zweck der zweiten Gruppe von Frauenvereinen. So sind diese Vereine gleichsam ein notwendiges Übel. Sowie ihr Zweck erreicht ist, haben sie ihre Berechtigung verloren.

Wie steht es nun unter diesem Gesichtspunkte mit einem weiblichen Luftfahrer-Klub? Haben wir ihn nötig, um uns Gleichberechtigung zu erringen? Mir ist es eine große, tiefe Freude, uns vollstem Herzen sagen zu können: nein! Unser Deutscher Luftfahrer-Verband hat sich von Anfang an auf den Standpunkt gestellt, der der einzig richtige sein kann: er schließt die Frau von nichts aus, wozu sie sich als fähig erweist. Jede Frau kann Führer werden, wenn sie die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt. Jeder Fräulein wird das Ballonmaterial anvertraut, gleichviel ob sie noch einen männlichen Begleiter hat oder nur mit weiblichen Gefährtinnen oder ganz allein fährt. Noch nie — soviel ich habe beobachten können — sind die Führerinnen von Wettveranstaltungen ausgeschlossen worden... Kurz: Wir deutschen Luftschifferinnen haben es nicht erst nötig, uns Rechte zu erkämpfen. Wozu also dann — auch von diesem Gesichtspunkte aus — ein besonderer Frauenverein für Luftfahrt? Ob in Frankreich — und ebenso in England und Amerika, wo es ja auch Luftschifferinnenvereine gibt — die rechtlichen Verhältnisse für die weiblichen Luftschiffer vielleicht ungünstiger lagen als bei uns, so daß dort die Gründung der Vereine notwendig war, weiß ich nicht. Für uns liegt jedenfalls eine Notwendigkeit dazu nicht vor.

In einem Punkte wäre für die Ballonführerinnen ein Wandel wünschenswert. Die Führerinnen finden nämlich, wie Fräulein Grosse klagt, wenn sie noch so tüchtig sind, dennoch sehr schwer Mitfahrer. Hierin sind sie ihren männlichen Kollegen gegenüber stark im Nachteil.

»Wer selbst noch nicht Führer ist, zieht es meist vor, unter Leitung eines Herrn zu fahren, und wenn es sich darum handelt, daß Ballonführerinnen mit Ballonführern gemeinsam eine Fahrt unternehmen wollen, dann gilt es in den weitaus meisten Fällen dem Führer als selbstverständlich, daß er die verantwortliche Leitung und damit die Ehre der Führung übernimmt. Daher kommt es wohl, daß unsere Fahrtenverzeichnisse so verschwindend wenige von Damen geführte Fahrten enthalten. Tatsächlich steht manche Ballonführerin vor der Wahl: entweder sie muß, nachdem sie das Patent erworben hat, auf die Freude und Ehre, selbst zu führen, verzichten und muß auch fernerhin stets nur als Gefährtin fahren, was meist mit der Zeit ein Gefühl des Unzufriedenstums zur Folge haben wird, oder sie muß sich entschließen, allein oder mit einer anderen Führerin zu fahren, mit der sie sich in die Führung teilt. Beides hat ja seinen Vorteil: Fahrten als Mitfahrer — als tüchtige zwar, aber doch verantwortungslose Mitfahrer — erlauben uns ungestörtes Genießen der Schönheiten einer Fahrt, als das bei eigener Führung oft der Fall ist; Fahrten ohne männlichen Schutz gehen dafür eine besondere sportliche Befriedigung und heben das Selbstvertrauen. Aber einen Nachteil haben diese Zustände zweifellos: nie oder doch fast nie werden die Ballonführerinnen der schönen Einrichtung teilhaftig, die manchem Führer in heideindem Maße zu gute kommt: kostenlos fahren zu können; allezeit bleiben sie zahlende Fahrer. Es mag ja einzelne geben, für die das keine Rolle spielt; aber für die größere Zahl fällt dieser Umstand doch in die Waagschale und hindert die freie Entwicklung. Er ist sicher mit schuld daran, daß gerade unsere Ballonführerinnen verhältnismäßig selten fahren, seltener meist als vor der Dimplerwerbung.«

Für eine Behebung oder Besserung dieser Übelstände kann man sich aber, wie die Autorin ausführt, von der Idee eines Damenvereines kaum etwas versprechen.

Am allermeisten wendet sich Fräulein Grosse gegen die Gründung eines rein weiblichen Klubs mit Ausschuß der männlichen Mitglieder. Die deutschen Luftfahrtvereine sind nicht bloß sportliche Klubs, sondern lassen sich in viel weiterem Sinne die Pflege und Hebung der Aeronautik angelegen sein. So z. B. leisten sie Bedeutendes in wissenschaftlicher Schulung ihrer Mitglieder, was ihnen deshalb leicht fällt, weil unter den Mitgliedern Fachleute der verschiedensten mit der Luftfahrt zusammenhängende Gebiete sind. »Für uns Luftschifferinnen aber dürfte es bis jetzt recht schwer, vielleicht unmöglich sein, einen ausschließlich weiblichen Verein auf eine solche Höhe zu heben.«

So gelangt denn Fräulein Margarete Grosse, die der Frage mit anerkennenswerter Gründlichkeit zu Leibe gegangen ist, von allen Seiten her zu dem Ergebnis, daß die Schaffung eines deutschen Damen-Aéro-Klubs unzweckmäßig erscheint. Von vielen ihrer Kolleginnen hat sie zustimmende Äußerungen bekommen. Es sei hier besonders die bündige Kundgebung von Ihrer Exzellenz Frau von Reppert hervorgehoben: »Warum solche Trennung der Geschlechter? Welchen besonderen Zweck hätte das?«

Viel wertvoller als ein neuer Verein ist es, wenn die Damen den »bisherigen Vereinen treue, tätige Mitglieder bleiben, in gemeinsamem Streben mit unsren männlichen Sportgenossen«. Damit hat die in dem Verhältnisse sehr versierte Verfasserin sicherlich das Richtige getroffen.

GORDON BENNETT-WETTFAHRT.

Am 12. Oktober flogen vom Tolleriengarten in Paris die Ballons zum größten Wethewerh des Jahres auf. Zum achtenmal wurde um die stolze Trophäe gestritten, die Gordon Bennett gestiftet und demjenigen Lande bestimmt hat, das sie dreimal hintereinander gewinnen würde. Diese Serie von Siegen hat sich bisher nicht ereignet. Am Göttesten haben die Amerikaner gewonnen, nämlich dreimal, aber davon nur zweimal unmittelbar hintereinander. Der erste Wettbewerb (30. September 1906) wurde von dem amerikanischen Ballon »America« (Insassen Leutenant Frauk P. Lahm und Major Hersey) mit 647 km Fahrt gewonnen; der zweite (21. Oktober 1907) von dem deutschen Ballon »Pommern« (Oskar Erbslöh, Helm Clayton) mit 1408 km; der dritte (11. Oktober 1908) von dem schweizerischen Ballon »Helvetia« (Oberst Schaeck, Oberleutenant Messner) mit 1212 km in 78 Stunden; der vierte (8. Oktober 1909) von dem amerikanischen Ballon »America II.« (Edgar W. Mix, André Roussel) mit 1121 km; der fünfte (17. Oktober 1910) von dem gleichen Ballon (Alan R. Hawley, Augustus Post) mit 1887 km; der sechste (5. Oktober 1911) von dem deutschen Ballon »Berlin II.« (Hans Gericke, Otto Duncker) mit 758 km; der siebente Wettbewerb endlich (27. Oktober 1912) von dem französischen Ballon »Picardie« (Bisnaimé, Rumpelmayer) mit 2191 km.

Unter den Klängen ihrer Nationalhymnen stiegen am 12. Oktober nachmittags vor einer nähersehbaren Menge von Zuschauern die Vertreter von acht Nationen im Tuilerienpark auf: Amerika, Belgien, Deutschland, England, Frankreich, Italien, Österreich, Schweiz. Überaus ruhig erhoben sich bei dem schönen, stillen Wetter die Ballons einer nach den anderen, in genau eingehaltenen Intervallen von fünf Minuten. Es waren achtzehn Ballons; nur der Schweizer Ballon »Azzura« fehlte am Start. Die Abflüge vollzogen sich von 4 Uhr bis 5 Uhr 35 Minuten in dieser Reihenfolge:

Ballon	Führer
1. »Picardie«	M. Bienaimé (Frankreich)
2. »Banshee«	John Danville (England)
3. »B. A.«	Agostini (Italien)
4. »Patrie«	L. Girard (Belgien)
5. »Astarte«	E. C. v. Sigmundt (Österreich)
6. »Duisburg«	Hugo Kaalen (Deutschland)
7. »Zürich«	Victor de Beaulclair (Schweiz)
8. »Ile de France«	Alfred Lehman (Frankreich)
9. »Honeymoon«	J. de Francia (England)
10. »Roma«	M. Postine (Italien)
11. »Uncle Sam«	Honeywell (Amerika)
12. »Belgia II.«	E. Demmyter (Belgien)
13. »Frankfurt«	J. Lehnert (Österreich)
14. »Hamburg II.«	Freiherr v. Pohl (Deutschland)
15. »Helvetia«	M. Armbruster (Schweiz)
16. »Stella«	R. Rumpfmayer (Frankreich)
17. »Goodyear«	Ralph Upson (Amerika)
18. »Metzeler«	Hans Berliner (Deutschland)

Eine überaus schwache Luftströmung führte die Ballons südöstlich über Paris. Trotzdem entschanden einige Ballons rasch den Blicken, weil ihre Hülle metallisiert war und mit dem weißlichen Ton des Himmels bald verschmolz. Die Konkurrenten waren sich darüber klar, daß man diesmal »auf Warten« fahren müsse. Es hieß, so lang wie möglich in den Lüften anharren, nicht bloß, um aus der schwachen Luftströmung das möglichste herausarbeiten, sondern auch um noch einen eventuellen Umschlag des Wetters ausnützen zu können. Viele Bewerber hatten sich zu einer Meerüberfahrt angeregnet. Insbesondere dachte man bei der herrschenden Windrichtung an eine Reise nach Korsika oder übers Mittelmeer südöstlich nach Italien. Man konstatierte übrigens gegen Abend und in der Nacht Drehungen des Windes. Große Weitfahrten waren selbstverständlich nicht zu erhoffen und kamen auch nicht zu stande.

Von den Schicksalen und Landungen der Ballons wird gemeldet:

Paris, 13. Oktober. — Zu einem kleinen Zwischenfall gab die Fahrt des Ballons »Hamburg« Anlaß. Der Ballon der Herren von Pohl und Perlewitz tauchte heute früh in der Nähe von Chateaudun auf, wo er infolge des schwachen Windes nahezu still stand. Um sich zu orientieren, strichen die Aeronauten ganz nahe über den Boden dahin und bei dem Geföhle vom Baigneux riefen sie ienige Landleute um Auskunft an. Die Banern hatten keine die Nationalität des Ballons erkannt, als sie dessen Töne erfaßten, um ihn an der Weiterfahrt zu hindern. Die Luftschiffer woiden so bis zu der Ankunft mehrerer Gendarmen festgehalten. Natürlich vermochten die Herren von Pohl und Perlewitz durch ihre Papiere leicht zu beweisen, daß sie nie den Gordon Bennett-Pokal konkurrierten und am 1/9 Uhr konnte sich der Ballon wieder in die Luft erheben. Die »Hamburg« nahm nordwestliche Richtung und wurde dann mittags bei Lemans gesehen. Sechs der gestern nachmittags von Paris abgegangenen achtzehn Ballons zogen heute morgens langsam über Tours gegen Angers (Maine-et-Loire) dahin.

Paris, 14. Oktober. — Der amerikanische Ballon »Goodyear« wurde gestern über Granville gesehen und ist trotz des Eintritts der Dunkelheit auf das Meer hinausgefliegen. Der Pilot scheint die Absicht zu haben, die normannischen Inseln Jersey und Guernsey zu erreichen oder auch den Kanal zu überfliegen, um in England zu landen. Damit würde der Ballon eine gewichtige Chance auf den Sieg haben. Der amerikanische Pilot Honeywell hat zwei Telegramme an den New York Herald gerichtet, das erste ans Nenny-le-roi, Département Indre et Loire: »An Bord des »Uncle Sam« alles wohl. Wir haben mehrere Stöße angerufen, konnten uns aber nicht verständigen. Es ist jetzt 8 Uhr. Wir werden nach Westen getrieben in einer Höhe von 1000 m.« Das zweite Telegramm ist nachmittags 8 Uhr in Thiercé, Département Maine-et-Loire, angekommen und hat folgenden Wortlaut: »Höhe 3100 m. Richtung Westen. Wir haben in verschiedenen Höhen versucht, einen Wind zu finden, der den Atlantischen Ozean vermeidet. Da wir keine günstige Strömung gefunden haben, haben wir uns wieder der Erde genähert, um nicht in Gewitterwolken zu geraten. Wir haben noch Ballast für 24 Stunden.«

Den besten Erfolg scheint tatsächlich der amerikanische Ballon »Goodyear« errungen zu haben. Er hat den Kanal von Cherbourg bis Southampton in seiner ganzen Breite überfliegen und die englische Küste am 14. Oktober gegen 3 Uhr morgens erreicht. Er überflog dann Hull und landete nachmittags in den hohen Klippen bei Bampton an der Küste von Yorkshire. Die Luftschiffer haben in etwa 44 Stunden 640 km zurückgelegt. Die Landung erfolgte bei einem Winde, der mit einer Stärke von 40 m nach der See zu wehte.

Von dem österreichischen Ballon »Frankfurt« (Führer Lehnert) fehlten lange Zeit hindurch Nachrichten, so daß man schon Befürchtungen hegte. Glücklicherweise waren diese grundlos. Der Ballon landete am 14. Oktober in der Nähe von Pontorson an der Küste des Kanals La Manche.

Die übrigen Ballons sind wie folgt gelandet: »Uncle Sam« landete am 14. Oktober 10:30 morgens bei Pont-Bois in der Nähe von Châteaulin: 480 km. »Roma« landete bei Plonerosin, Département Finistère: 475 km. »Stella« landete bei Platin les Grèves: 460 km. »Zürich« landete am 13. abends 10:35 bei Kervarex: 453 km. »Belgia II.« landete am 13. um 11:20 abends bei Saint Michel les Grèves: 453 km. »Helvetia« landete bei Pollasec: 440 km. »Astarte« landete bei Tonguedec: 425 km. »Patrie« landete bei Tregnier: 415 km. »Ile de France« landete bei Trevoix: 405 km. »Honey Moon« landete bei St. Briens: 360 km. Der Italiener »B. A.« landete bei Ville-Hutte Dahuet: 345 km. »Vanshee« bei Pleneuf: 340 km. »Hamburg II.« landete bei Cap Fréhal: 330 km. »Picardie« landete bei Cordemais: 320 km. »Duisburg« landete bei Parame: 305 km. »Metzeler« landete bei St. Michel: 255 km.

Das Ergebnis des Gordon Bennett-Wettbewerbes der Kugelballons lautet also nach den bisher möglichen inoffiziellen Zusammenstellungen für die besten Konkurrenten folgendermaßen:

Ballon	Land	Führer	Distanz
1. »Goodyear«	Amerika	Ralph Upson	640 km
2. »Uncle Sam«	»	Honeywell	480 »
3. »Roma«	Italien	Patine	475 »
4. »Stella«	Frankreich	Rampelmayer	460 »
5. »Zürich«	Schweiz	de Beaulclair	455 »
6. »Belgia II.«	Belgien	E. Demmyter	453 »

DIE »WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG«

sollte jedermann abonnieren, der sich für Luftschiffahrt und Fliegtechnik interessiert, denn er findet darin regelmäßig alles Neue und Wissenswerte aus diesen beiden Gebieten.

2100 KILOMETER-TAGESFLUG.

Der deutsche Pilot Paul Viktor Stoeffler hat am 13. Oktober innerhalb 24 Stunden einen Weg von 2100 km, innerhalb 24 $\frac{1}{2}$ Stunden 2200 km fliegend zurückgelegt. Zwar ging der Flug nicht in einer Richtung, sondern hin und her, so daß die Entfernung zwischen Anfangs- und Endpunkt der Reise nicht jenes imposante Bild der Fernflüge von Brindejone und seiner Rivalen gibt. Aber der zurückgelegte Weg an sich ist größer als irgend eine bisher an einem Tage gemachte Aéroplau-fahrt und in dieser Beziehung ein Weltrekord.

Stoeffler stieg am 13. Oktober um 12 Uhr 6 Minuten nachts in Johannisthal auf einem Aviatik-Doppeldecker mit 100 H.P. Mercedes-Motor auf und landete um 2 Uhr 55 Minuten früh zunächst in Posen, wo er gegen 3 Uhr wieder startete. Um 6 Uhr 6 Minuten früh landete er in Johannisthal. Er erhob sich um 6 Uhr 45 Minuten wieder, um ohne Zwischenlandung nach Habsheim (Oberelsaß) zu fliegen, wo er um 1 Uhr 20 Minuten nachmittags landete. Nach kurzer Rast stieg er neuerlich auf, um nach Darmstadt zu fliegen. Dort landete er um 4 Uhr 35 Minuten, stieg nach einer Minute wieder auf, flog nach Habsheim und zurück nach Darmstadt, wo er ohne zu landen um 10 Uhr abends den Flugplatz umkreiste und abermals nach Habsheim zurückflog. Um 12 Uhr 42 Minuten nachts landete Stoeffler endgültig in Habsheim.

Über die grandiose Leistung von Stoeffler werden noch nachstehende Einzelheiten mitgeteilt:

Paul Viktor Stoeffler stieg am 14. Oktober um 12 Uhr 6 Minuten morgens auf dem Flugplatz Johannisthal zu einem Überlandflug nach Posen auf und traf, von dorthin kommend, um 6 Uhr 6 Minuten früh auf dem Johannisthaler Flugplatz wieder ein. Nachdem er einen Defekt an seinem Magnetapparat, der ihn beinahe zum Aufgeben des Weiterfluges gezwungen hätte, glücklich behoben und seine Benzin- und Ölvorräte ergänzt hatte, stieg er um 6 Uhr 45. wieder auf und landete um 1 Uhr 20 mittags nach Zurücklegung einer Strecke von 1160 km glatt in Mülhausen in Elsaß. Dort gönnte er sich und seinem Apparat jedoch nur kurze Ruhe und startete nach knapp einstündiger Mittagspause um 2 Uhr 28 zum Weiterflug nach Darmstadt, wo er gegen 5 Uhr im Militärlager ankam. Nach einem Aufenthalt von zwei Minuten kehrte Stoeffler nach Mülhausen zurück, wo er um 7 Uhr 15 bei Mondeneinbruch anlangte. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte er 1660 km zurückgelegt und damit bereits den bisherigen, von dem Franzosen Brindejone des Moulinas mit 1820 km aufgestellten Weltrekord erheblich überboten. Wer aber glaubte, daß sich Stoeffler mit dieser hervorragenden Leistung begnügen und jetzt landen würde, der kannte die Zähigkeit und Energie nicht, die in diesem Piloten steckt. Durch ein Signal gab er den Zuschauern zu verstehen, daß er so lange weiterfliegen würde, wie der Benzinvorrat reichte, und bald war er wieder den Blicken der unten Stehenden im Abendnebel verschwunden.

Stoeffler flog nach Darmstadt. Nach schnellem Fluge durch die Nacht erreichte er bereits um 1 $\frac{1}{2}$ Uhr des Militärlagerplatz, wo er zu kurzer Rast landete. Zehn Minuten später war er aber bereits wieder unterwegs, um über Straßburg nach Mülhausen zurückzuflogen und sein Werk mit Überschreitung der 2000 Flugkilometer zu krönen. Um 11 Uhr 26 nachts wurde er über Straßburg gesehen und um 12 Uhr 42 landete er dann glücklich in Mülhausen, nachdem er 24 $\frac{1}{2}$ Stunden unterwegs gewesen war. Die von ihm erzielte Gesamtdistanz beträgt 2160 km. Die einzelnen Flugtappen, Flugzeiten und Kilometer sind aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Berlin—Posen	2 Stunden 49 Min.	230 km
Posen—Berlin	2 „ 35 „	230 „
Berlin—Mülhausen	6 „ 35 „	690 „
Mülhausen—Darmstadt . . .	2 „ 55 „	255 „
Darmstadt—Mülhausen . . .	2 „ 50 „	255 „
Mülhausen—Darmstadt . . .	2 „ 10 „	255 „
Darmstadt—Mülhausen . . .		255 „

2160 km

Davon zählen ungefähr 2080 km für die Preise der Flugpässe. Da Stoeffler die in der Ausschreibung der Nationalflugschpendenpreise gesetzte Frist von 24 Stunden um 36 Minuten überschritten hat, kann die Fliegleistung für die Preise der Flugpässe nicht voll in Ansatz gebracht werden. Da Stoeffler jedoch 11 Uhr 42 Min. in Straßburg beobachtet wurde, zählt von der letzten Etappe weigstens die Strecke Darmstadt—Straßburg mit 150 km. Es ergibt sich damit eine zu wertende Distanz von etwa 2080 km.

Der von Stoeffler benutzte Apparat ist ein Aviatik-Militär-Doppeldecker, der von den Seriendesignern insofern abweicht, als das obere Tragdeck etwas verkürzt ist, um eine größere Geschwindigkeit zu erzielen. Die größte Spannweite beträgt 12-60 m, die größte Länge 8-7 m. Das Flugzeug ist mit Militärsteuerung ausgerüstet, hat also Rudensteuerung für Höhensteuer und Verwindung und Fußhebel für Seitensteuer. Der Antrieb erfolgt durch einen 100pferdigen Mercedes-Motor. Der Apparat hat eine Geschwindigkeit von 108 bis 110 km in der Stunde. Die beiden Benzinbehälter fassen zusammen 445 l, so daß der Doppeldecker 11 bis 12 Stunden in der Luft bleiben kann.

DER SEENFLUG IN ITALIEN.

Am 9. Oktober fanden in Como nachträglich noch zwei Ausscheidungsprüfungen statt, die vor dem großen Seenflug nicht hatten stattfinden können. Diesen Ausscheidungsprüfungen mußten sich natürlich alle Preisträger der großen Konkurrenz unterziehen, um ihren Leistungen Gültigkeit zur Klassifikation zu verschaffen. Die beiden Prüfungen erstreckten sich auf Steiggeschwindigkeit und Höhe.

Die Ergebnisse waren folgende:

In dem Wettbewerb der Steiggeschwindigkeit erreichten 1. Landini 720 m in 11 Minuten 35 Sekunden, 2. Garros 600 m in 10:02 $\frac{1}{2}$, 3. Chemet 500 m in 16:24. Hirth erreichte zwar in gültiger Zeit 800 m, hatte es aber verunmündet, das Benzinreservoir frisch zu füllen und mußte infolgedessen schon vor Überfliegung der Ziellinie herabgehen. Er war somit unplatziert und verlor infolgedessen sogar den großen Preis des Seenfluges.

Der Höhenflug ergab: 1. Garros (ohne Passagier) mit 2100 m, 2. Chemet (mit Passagier) 1200 m, 3. Fischer (mit Passagier) 1770 m, 4. Hirth (ohne Passagier) 1450 m. Hellmut Hirth scheidet durch Disqualifikation aus dem Hauptpreise aus. Nicht nur der oben berichtete Fehler ist hierfür maßgebend, sondern es hat sich außerdem herausgestellt, daß Hirth unmittelbar vor seinem Wettbewerb an seiner bereits plombierten Maschine einen neuen Schwimmer einbaute, was dem Reglement zuwiderläuft. In dem großen Preis ist somit Roland Garros als Sieger zu betrachten. Hirth erhält zwei Nebenpreise.

Die Verteilung der Preise gestaltet sich wie folgt:

1. Garros 10.000 Lire
2. Fischer 5.000 „
3. Chemet 3.000 „

Einen Preis von 2500 Lire für die zweite Etappe des Seenfluges erhält Hirth; ebenso 1500 Lire für die Geschwindigkeitsprobe.

VON ASPERN NACH GÖRS UND ZURÜCK.

Einen prächtigen Überlandflug hat Oberleutnant Elsauer zu verzeichnen, der am 14. Oktober in drei Stunden von Aspern nach Görs, tags darauf in 4 Stunden 20 Minuten von Görs wieder nach Aspern flog. Es ist dies der bisher bedeutendste Fernflug in Österreich.

Um 1 $\frac{1}{2}$ Uhr morgens erhob sich Oberleutnant Elsauer, begleitet von Oberleutnant Stojanovic, mit einem 120pferdigen Lohner-Pfeildieger von dem Flugfeld in Aspern in 20 Minuten stieg der Pilot in weiten Kreisen auf 1400 m Höhe und entfernte sich sodann in der Richtung auf Wiener-Neustadt zu.

Der Flug ging über den Semmering, den Oberleutnant Elaner in 1900 m überquerte: die dritte asiatische Besichtigung des Semmerings. Hart an der Pretulalpe vorbei führte sodann die Reise über Bruck a. d. M., ferner in westlicher Richtung dem Murtal entlang. Zeitweilig hatten die Flieger Nebelschwaden unter sich gehabt, jetzt gewannen sie aber ganz freien Anblick. Der Führer richtete sein Fahrzeug gegen Judenburg und flog über die Saualpe und den Zirbitzkogel in das wegen des dort bestehenden »Bauernschrecks« vielgenannte Gebiet der Stub- und Koralpe. Dabei vermochten die Aviatiker sogar deutlich die große Treibjagd nach dem »Bauernschreck« vom Aëroplan aus zu sehen.

Weiter ging die schöne Fahrt über Friesach und Klagenfurt in das Gebiet der Karawanken. Dort machten sich starke Böen bemerkbar. Die Flieger suchten eine Höhe von 2400 m auf und überflogen den 2200 m hohen Stoa. Einen berückelnden Anblick bot der Wobelnsee. Von gewaltigen Böen geschüttelt, flogen die Aviatiker in 8000 m Höhe knapp an den Wänden des Triglav vorbei nach Tolmaiz. Kurs darauf schwebte der Aëroplan über Görz. Auf dem dortigen Flugfelde landeten nun die helden Offiziere um 1/12 Uhr glatt nach ihrem berückelnden, abwechslungsreichen Fluge. Die Entfernung, welche sie in 3 1/4 Stunden zurückgelegt haben, beträgt 400 km.

Am 15. Oktober ging der Rückflug ebenso glatt vor sich wie der Hinfahrt.

Bei nicht sehr einladendem Wetter trat Oberleutnant Elaner mit seinem Passagier auf dem Görzer Flugfelde den Rückflug an. Bald schwebte der Lubauer-Pfeilsieger-Doppeldecker mehrere hundert Meter über dem Flugfelde, umkreiste dasselbe einigemal und entschwand sodann den Blicken in der Richtung gegen Nordosten. Um 1/3 Uhr nachmittags wurde der Aëroplan vom Semmering aus beobachtet und um 3 Uhr 20 Minuten landete er in Aspern.

Die an den zwei Tagen in 7 1/4 Stunden zurückgelegte Gesamtstrecke beträgt 800 km.

VON ASPERN NACH BANJALUKA.

Unmittelbar nach dem schönen Flug Aspern—Görz wurde man am 14. Oktober mit einer zweiten Glanzleistung eines unserer Offiziersflieger überrascht, nämlich mit einem Flug von Aspern aus nach der bosnischen Stadt Banjaluka.

Vormittags stieg in Aspern Oberleutnant Schmoezer von Mezenzof mit seinem Regimentskameraden Oberleutnant Brano Moltini als Passagier auf. Schon nach drei Stunden traf er in Banjaluka ein, wo das bosnisch-hercegovinische Infanterieregiment Nr. 2, dem beide Offiziere angehören, auch ein detailliertes Bataillon hat.

Die durchflogene Strecke beträgt nahezu 400 km.

DIE BERLINER HERBSTFLUGWOCHE.

Über die Ergebnisse des vom 28. September bis 5. Oktober auf dem Johannisstahler Flugplatze abgehaltenen Meetings hat das Preisgericht wie folgt entschieden:

Im Wettbewerb um den kürzesten Anlauf erhielt der Sieger Thelen für seine Leistung von 70:84 m 1980 M., der Zweite C. Stoeffler für 92:67 m 990 M.

Den Wettbewerb des kürzesten Anlaufes gewann Rupp mit 50:95 m, wofür er 1980 M. erhielt; der Zweite V. Stoeffler erzielte 61:80 m und bekam 990 M.

In der Steigfähigkeitskonkurrenz wurden die Preise wie folgt zuerkannt: 1. Thelen in 7:36 gewann 1980 M.; 2. E. Stoeffler in 12:12 gewann 990 M.

Der Wettbewerb im Unterschiede zwischen der kleinsten und größten Geschwindigkeit wurde von Rupp gewonnen, der eine geringste Stundengeschwindigkeit von

68:75 km und eine höchste von 102 km (Differenz 33:25 km) anzuweisen hatte. Er erhielt einen Preis von 2500 M.

Im Tragfähigkeitswettbewerb war Thelen mit 300 kg Belastung in 8:54 siegreich. Er erhielt 3000 M.

Für die Konkurrenz um die größte Gesamtflugzeit gelangten täglich 2000 M. zur Verteilung. Die besten Tagesleistungen waren: Am 28. September: Stiploschek mit 1:14:00 gewann M. 457:88; am 29. September: Stiploschek mit 1:00:00 gewann M. 405:47; am 30. September: Reiterer mit 1:28:00 gewann M. 808:94; am 1. Oktober: Gruner mit 1:05:00 gewann M. 359:74; am 2. Oktober: Kanitz mit 1:40:00 gewann M. 299:55; am 3. Oktober: Reiterer und Wrobel mit je 59:00 gewonnen je M. 230:87; am 4. Oktober: Remus und Schulz mit je 2:30:00 gewonnen je M. 171:68; am 5. Oktober: Reiterer mit 59:00 gewann 263 M.

Den längsten Einzelflug erzielte Remus mit 4:55:00. Er erhielt den Ehrenpreis des Kaiserlichen Aëro-Klubs nach 1750 M.

Im Wettbewerb um die größte Flughöhe blieb Stiploschek mit 4070 m siegreich, wofür ihm der Ehrenpreis des Berliner Vereins für Luftschiffahrt zugesprochen wurde.

Die Geschwindigkeitsrennen ergaben nachstehende Resultate: Schwere Eindecker: 1. Laitsch in 10:25 1/10, Preis 1320 M.; 2. Ingold in 11:26 1/10, Preis 660 M.; 3. Krieger in 13:41 1/10, Preis 330 M.; 4. Reiterer in 15:47 1/10, Preis 165 M. Schwere Doppeldecker: 1. Laitsch in 11:14 1/10, Preis M. 1508:55; 2. Lindpaintner in 11:59 1/10, Preis M. 754:30; 3. V. Stoeffler in 12:32 1/10, Preis M. 377:15; 4. Kiessling in 12:33 1/10, Preis M. 188:60. Leichte Doppeldecker: 1. Wrobel in 15:35, Preis M. 707:15.

In den drei Vorgaherennen waren die Resultate: Laitsch siegte in 11:25 (Preis M. 1010:20) vor Lindpaintner, 13:26 1/10 (Preis M. 505:10) und Stiploschek, 13:39 (Preis M. 252:55); V. Stoeffler siegte in 12:11 1/10 (Preis M. 707:14) vor Thelen, 13:12 1/10 (Preis M. 353:55); Ingold siegte in 14:51 1/10 (Preis M. 707:14) vor Wrobel, 16:42 1/10 (Preis M. 353:55).

Den Montage-Wettbewerb gewann Laitsch in 12:16 (Preis 2970 M.) vor Röver.

Im Photographie-Wettbewerb wurden sowohl die Photographen wie die Flugzeugführer gewertet. Unter den ersteren war Leutnant Gröbel (Preis 400 M.) siegreich vor Oberleutnant Zimmermann (Preis 800 M.); von den Flugzeugführern erhielt Stiploschek den ersten Preis von 396 M.

BALLONVERFOLGUNG DURCH AUTOMOBILE.

Die Ballonverfolgung durch Automobile, die der k. k. Österreichische Aëro-Klub und der k. k. Österreichische Automobil-Klub gemeinsam ausgeschrieben hatten, wurde am Vormittag des 12. Oktober programmgemäß durchgeführt. Sie tief in den hietige Sportkreisen ein allgemein lebhaftes Interesse hervor; zu den 17 Automobilen, die schon beim ursprünglichen Nennungs-schluss genannt worden waren, kamen auch dessen Verschiebung noch nicht weniger als 26 dazu, so daß die Liste nun sieben Ballons und 43 Automobile umfaßte. Davon starteten sechs Ballons und 88 Automobile; außer den Konkurrenten beteiligten sich aber noch zahlreiche Automobilisten inoffiziell an der Verfolgung der Ballons.

Die Grundzüge der Konkurrenz waren: Jeder Ballon erhielt eine durch das Los bestimmte Gruppe von Automobilen als Verfolger zugeteilt. Die Ballons hatten deutlich sichtbare Nummern, außerdem trugen sie noch zur besseren Unterscheidung farbige Fahnen. Als Maximal-länge der Fahrt waren 60 km in Luftlinie, als Maximal-dauer vier Stunden festgesetzt. Sieger war entweder der Ballon, wenn innerhalb des Zeitraumes von 80 Minuten nach dem Reißen kein Tausch eines Autos den Ballon-korb zu berühren vermochte, oder das Auto, von dessen Tauschen innerhalb dieser Frist jemand diese Berührung vollzog. Die Zeit hatten die Unparteilichen aufzunehmen,

deren je einer in jedem Ballon mitfuhr. Bei bedecktem Himmel durften die Ballons nicht in oder über den Wolken fahren.

Der Beginn des Starts beim Gaswerk Leopoldsdorf, dem neuen Füllplatz des k. k. Österreichischen Aero-Klubs, war auf 9 Uhr angesetzt. Dort bot sich ein höchst interessantes Bild. In einem durch Seile abgesperrten Raume lagen die Hüllen der sechs Ballons. Vom Vizepräsidenten des Aero-Klubs Major F. Hinterstoisser geleitet und unter dem unmittelbaren Kommando von Hauptmann Hauswirth und Oberleutnant Banmann erfolgte durch militärische Mannschaft die Füllung. Vor den Gebäuden aber standen Automobile in stattlicher Menge, etwa 50. Zwei der Wagen, die dazu bestimmt waren, an der Verfolgung teilzunehmen, die der Herren C. C. Friese und Makintosh, waren mit je einem Fahrrad besetzt, was dazu dienen sollte, dem Ballon, falls er abseits eines für Automobile fahrbaren Weges landen sollte, möglichst rasch zu erreichen.

Unter den Auswesenden befanden sich der Präsident des k. k. Österreichischen Aero-Klubs Constantin Freiherr von Ecomoso, Rittmeister Rech von der Sportkommission des k. k. Österreichischen Automobil-Klubs, Direktor Masany vom Ungarischen Aero-Verband, der Kommandant der k. u. k. Luftschifferabteilung Oberleutnant Urelac, Oberstleutnant Wolf und die Generalsekretäre Hauptmann Baron Berleppsch vom k. k. Österreichischen Aero-Klub, Karl Fasbender vom k. k. Österreichischen Automobil-Klub, Dr. Szelner vom Königlich ungarischen Automobil-Klub.

Vor dem Start rief Baron Berleppsch die Ballonführer zusammen, um ihnen nochmals die Bestimmungen der Propositionen in Erinnerung zu bringen, daß sie höchstens 4 Stunden in der Luft bleiben und höchstens 60 km weit fliegen dürfen. Major Hinterstoisser zeigte den Herren auf der Karte die für die Einhaltung der 60 Kilometer-Grenze in Betracht kommenden wichtigsten Orientierungspunkte. Generalsekretär Fasbender gab den Verfolger-Automobilisten die letzten Weisungen. Jedem Ballon wurde eine Gruppe von 5 bis 8 Automobilisten zugewiesen.

Der Wind war schwach; seine Richtung ging nach Norden mit einer kleinen Abweichung gegen Westen. Das Wetter war sehr früh, die Wolkendecke reichte tief herab, und von Zeit zu Zeit zogen Nebelstreifen in ganz geringer Höhe über der Erde dahin.

Fünf Minuten nach 9 Uhr stieg der erste Ballon an, die »Austria«, Führer Hauptmann Engel, Passagiere Herr R. Fasbald und Frau Direktor Klinkosch; er trug eine grüne Fahne. Zu gleicher Zeit entließ Generalsekretär Fasbender die Gruppe von acht Verfolger-Automobilen. In Intervallen von 10 Minuten folgten die übrigen Ballons, und zwar: »Excelsior«, Führer Generaldirektor Alexander Cassinone, Passagiere Kurt Wittgenstein, Ingenieur Turschke, Ingenieur Adams, gelbe Fahne, sieben Verfolger-Automobile; »Hungaria«, Führer Oberleutnant Hofstätter, Passagiere Oberleutnant Heller und Leutnant Macher, rote Fahne, sechs Verfolger-Automobile; »Vindobona«, Führer Dr. Karl Etthoben, Passagiere Herr Eisler und Herr Lembacher, weiße Fahne, sechs Verfolger-Automobile; »Ragnas«, Führer Hauptmann Hauswirth, Passagiere Oberleutnant Banmann, sechs Verfolger-Automobile; »Wimpasung«, Führer Ingenieur Müller, Passagiere Ingenieur Klein und Herr Rudolf Gerin, blaue Fahne.

Alle Ballons kamen gut ab; das letzte drohte zwar mit der Umfassungsmasse zu karambolieren, doch der Führer brachte ihn durch Ballastabgabe noch knapp über das Hindernis hinweg. Kurz vor halb 11 Uhr war der Start beendet. Alle Ballons nahmen die gleiche Richtung über die Kammitte des Bismarckes hinweg.

Die Aufgabe der Verfolger war recht schwierig, da die Ballons durch die Nebel und die tief herabliegenden Wolken den Blicken größtenteils entzogen wurden, obwohl sich die Ballonführer überwiegend in ziemlich geringen Höhen hielten. Es wußten denn auch nur zwei Ballons von den Verfolgern innerhalb der Zeit von 30 Minuten erreicht, und zwar der Ballon »Hungaria« von Direktor Klinkosch unmittelbar nach der Landung und der Ballon

»Ragnas« von Ingenieur Adler 9 Minuten nach dem Reißen des Ballons. Den Ballon »Ragnas« erreichte drei Minuten nach Ingenieur Fischer auch Fräulein Gerzhofer. Die »Hungaria« entwichen übrigens zunächst ihren Verfolgern; sie fuhr auf der Schleife, die Automobilisten kamen heran, wollten das Seil bereits erfassen — da warf der Führer des Ballons, Oberleutnant Hofstätter, Ballast aus und die an den festen Boden Gebannten hatten das Nachsehen. Schließlich erreichte diesen Ballon aber doch das Schicksal, in die Hände der sportlichen Gegenpartei zu fallen.

Aus den offiziellen Resultaten, die nachstehend aufgeführt erscheinen, ergibt sich, daß die zwei Ballons, die von Automobilisten erreicht wurden, am niedrigsten fuhren. »Hungaria« nicht über 200 m, »Ragnas« nicht über 420 m, wogegen die anderen auf Höhen von 520 bis 1700 m stiegen; »Hungaria« und »Ragnas«, die der Vorschrift gemäß stets unter den Wolken gehalten wurden, blieben sichtbar, die übrigen Ballons entzogen den Blicken.

Die offiziellen Resultate sind:

Ballon »Wimpasung«, Führer Ingenieur Ernst Müller, Passagiere Rudolf Gerin und Ingenieur Klein, Start 10 Uhr 15 Minuten, Landung 12 Uhr 30 Minuten, 600 m westlich von Wolkersdorf. Maximalhöhe 1700 m. Kein Auto.

Ballon »Austria«, Führer Hauptmann Engel, Passagiere Frau Direktor Klinkosch und Rudolf Fasbald, Start 9 Uhr 4 Minuten, Landung 11 Uhr 34 Minuten, Simonsfeld bei Mittelbach. Maximalhöhe 650 m. Kein Auto.

Ballon »Excelsior«, Führer Generaldirektor Cassinone, Passagiere Kurt Wittgenstein, Ingenieur Hermann Thurnwald und Ingenieur Ferdinand Adam, Start 9:15, Landung 12:10 bei Ernstbrunn. Maximalhöhe 1200 m. Kein Auto.

Ballon »Hungaria«, Führer Oberleutnant Hofstätter, Passagiere Oberleutnant Heller und Oberleutnant Macher, Start 9:30, Landung 12:30 bei Unter-Malabar. Maximalhöhe nicht über 200 m. Wurde vom Direktor Klinkosch (Minerva-Knight) sofort bei der Landung erreicht.

Ballon »Vindobona«, Führer Dr. Etthoben, Passagiere Otto Eisler und R. Lehmacher, Start 10 Uhr, Landung 1:07 in Naglers bei Mittelbach. Maximalhöhe 520 m. Kein Auto.

Ballon »Ragnas«, Führer Hauptmann Hauswirth, Passagiere Oberleutnant Banmann, Start 10:04, Landung 12 Uhr östlich von Stockerau in Lafeld. Maximalhöhe nicht über 420 m. Wurde 9 Minuten nach der Landung von Ingenieur Adler (Huppobill) und weitere 4 Minuten später von Fräulein Bella Gerzhofer (Darracq) erreicht.

Die Liste der Automobilisten, die die offizielle Verfolgung aufnahmen, lautet: C. C. Friese, 45/50 H. P. Rolls-Royce; Direktor Julius Milch, 17/80 H. P. Sechszylinder-Mors; Robert Koch, 30 H. P. Opel; Richard Gerin, 24 H. P. Puch; Felix Seliuko, 24 H. P. Benz; Dr. Robert Fleischbacher, 26 H. P. Minerva; Maximilian Radvay-Müller, 24/28 H. P. Raf; Oskar Rakso, 12 H. P. Oriz; Robert H. Pick, 24/30 H. P. Huppobill; Ingenieur Richard Adler, 24/30 H. P. Huppobill; Julius Weiler, 24/30 H. P. Huppobill; Baron Paul Widmann, 40 H. P. Berliet; Alfred Grün, 40/45 H. P. N.A.G.; Hauptmann Alfred Schüller, 40 H. P. Daimler-Knight; Leo Berger, 30 H. P. Sizaire-Naudin; Ingenieur Hans Martin, 70 H. P. Fiat; Oberleutnant Kurt von Wühel, 16 H. P. Cottalini-Desgouttes; Gustav Herrmann, 14/18 H. P. Raf; Otto Bam, 15/22 H. P. Ford; Direktor Viktor Stas, 16/22 H. P. Ford; Walter Mühl von Mollenbrück, 40/60 H. P. Graf & Stift; Josef Neller, 18/22 H. P. Waf; Otto Benschlag, 10/25 H. P. Opel; Friedrich Masch, 85 H. P. Puch; Karl R. Mayer, 30 H. P. Laurin-Klement; Hans Fischer, 35 H. P. Raf; Hans Reithoffer, Fahrer Herr Julius Carjel, 18 H. P. Neckarsulz; Friedrich Bechtel, 20 H. P. Sizaire-Naudin; Karl Banerfeld, 24 H. P. Fiat; August Rasmay, 9/11 H. P. Adler; Martin Schneeweis, 24 H. P. Fiat; Karl Luger jun., 15/80 H. P. Daimler-Knight; Adolf Engel, 24/39 H. P. Huppobill; Josef Weiler, 8/16 H. P. Spitzer; Ingenieur Suchy, 35 H. P. Overland; Ingenieur Direktor Klinkosch, 16/25 H. P. Minerva-Knight; Fräulein Bella Gerzhofer, 24 H. P. Darracq; Ingenieur Leo Fischl, 16/24 H. P. Nesselsdorf.

DER KARTOGRAPHISCHE KONGRESS.

Wie schon in Kürze gemeldet, fand in Brüssel am 3. und 4. Oktober der Internationale Kongreß für Luftschifferkarten unter dem Vorsitze der Prinzen Roland Bonaparte statt. Vertreter waren die Länder Belgien, Deutschland, Frankreich, Österreich, Schweden und die Schweiz. Der Delegierte des k. k. Österreichischen Aero-Klubs war Herr Dr. Arnold Hildeheimer. Außerdem wohnte noch der bekannte Kartograph Dr. Karl Peucker aus Wien den Sitzungen bei.

Neue Arbeiten an dem Gebiete der Luftschifferkarten legten nur Belgien und Frankreich vor, und zwar Belgien als einziges Land, welches offiziell im Auftrage der Ministerien an den Luftschifferkarten arbeitet. Die Schweiz verspricht eine Luftschifferkarte für nächstes Jahr.

Der Kongreß beschloß, seine Wünsche an bloc den verschiedenen Staaten mitzuteilen und darf gelegentlich seine speziellen Wünsche vorbringen. Es sei darauf hinzuwirken, daß staatlich offizielle Luftschifferkarten im Maßstab 1:200.000 entstehen. Bei den Grenzkarten soll derjenige Staat die Kosten der Herstellung tragen, dessen Gebiet den größeren Teil der Karte ausfüllt. Bezüglich der Herstellung der Karten wurde als einfachster Weg bezeichnet: Das zuständige Ministerium schickt einen Fragebogen (nach dem Muster der französischen) an alle höheren Angestellten der Straßenbezirke und beauftragt sie, mit Benützung von Karten alle verlangten Anskizzen zu geben. Hierfür wären von den verschiedenen Aero-Klubs besondere Kommissionen zu bilden. Es wird als wünschenswert bezeichnet, besondere Karten für die großen Verkehrswege zwischen den Hauptstädten zu schaffen. Der Kongreß sprach sich für die natürlichen Orientierungszeichen aus und verwurft die künstlichen. Die Leuchttürme mit ihren Signalen und ihre Reichweite wären zu markieren.

Der Kongreß empfiehlt ferner die Schaffung eines Signalisierungsdienstes der drahtlosen Stationen, welche bei Nebel in bestimmten Intervallen Zeichen geben, um Luftfahrzeugen, die mit Empfangsstationen ausgestattet sind, die Orientierung zu ermöglichen. Zum Studium dieser Maßnahmen bewilligte der Kongreß 6000 Francs.

Nachdem verschiedentlich konstatiert worden ist, daß in bestimmten Gegenden regelmäßig Luftwirbel existieren, sollen an die Zivil- und Militäraviatiker diesbezügliche Fragebogen verschickt werden. In Deutschland bestehen zehn meteorologische Stationen, die auf Verlangen täglich dreimal genaue Wetterberichte geben. Italien hat 15 solcher Stationen, Belgien zwei, Frankreich zwei. Eine Vermehrung dieser Stationen wurde als außerordentlich wünschenswert bezeichnet.

Die Beschlüsse des Wiener Kongresses von 1912, bezüglich der Farben der Eisenbahnlilien auf den Karten (schwarz) und des Wassers (blau), wurden aufrecht erhalten. Frankreich schlägt vor, die Flüsse, auf denen Hydroplane landen können, innerhalb der blauen Farbe mit einem feinen weißen Strich an bezeichnen; der Auftrag wurde angenommen. Die Farbe der Straßen wird freigelassen. Frankreich und Belgien nehmen hierfür die rote Farbe an. Außer dem beschlossenen Maßstabe von 1:200.000 wird jedem Staate vollkommene Freiheit gelassen.

Ferner wurde der Beschluß gefaßt, in Brüssel ein permanentes Bureau zu schaffen, welches eine Zentralstelle bilden soll: 1. für alles, was die Luftschifferkarten betrifft, 2. für die Verbotszonen. Es sollen diesem Bureau alle diesbezüglichen Berichte durch die betreffenden Aero-Klubs alle drei Monate (wenn dringender als öfters) bekanntgegeben werden, worauf seinerseits das Bureau alles Notwendige zur allgemeinen Kenntnis bringt. Jeder Klub hätte zwei Delegierte zu bestimmen, welche mit diesem Bureau in Verbindung treten sollen.

Zum Schluß wurde Prinz Roland Bonaparte ersucht, auf diplomatischem Wege die Regierungen von der Notwendigkeit einer Luftschifferkarte zu überzeugen und dahin zu wirken, daß die Verbotszonen abgeschafft würden, da sie ohnehin in kurzer Zeit illusorisch werden würden. Hierauf wurde der Kongreß geschlossen.

EIN PROTEST.

Die Fernpreise der Nationalflugschiffe in Deutschland haben einerseits nützlich zu gewaltigen Leistungen angespornt; man braucht, um sich hierüber zu unterrichten, bloß einen Blick auf diese Zahlen zu werfen:

14. Oktober: Viktor Stoeffler 2060 km;

22. Oktober: Ing. Schlegel 1670 km;

17. Oktober: Leutnant Caspar 1450 km;

14. Oktober: R. Theien 1330 km.

Andererseits hatte aber das Gedränge um die Fernpreise, welche ein Fliegen bei Nacht erforderten, viele Unfälle zur Folge, wovon Reichels Landung auf einem Hansdach in Morsbach nur ein kleines Beispiel ist.

Mit bezug darauf wurde nun am 17. Oktober in Johannisthal in einer Versammlung von Fliegern eine »Resolution« gefaßt und dann versendet, worin unter anderem gesagt wird: Die versammelten Flieger protestieren öffentlich gegen die ungerechte und unsachgemäße Interessenvertretung der Flieger und Flugtechniker in der Flugsengabteilung des Deutschen Luftfahrer-Verbandes, ein Zustand, der geeignet wäre, das Leben und die Gesundheit der Flieger auf das schwerste zu schädigen. Man protestiert auch gegen die unbillige, total unfachmännische und jeder Sachkenntnis entbehrenden Ausschreibungen der Nationalflugschiffe, durch die das Leben der Flieger und große Werte an Kriegsfahrzeugen zerstört werden. Auch die feingewerbliche Bewaffnung wird als auf das schwerste geschädigt dargestellt. Helfen kann nur eine starke Vertretung der Flieger Deutschlands bei den Reichsbehörden und beim Deutschen Luftfahrer-Verband... »Nur dann können die Flieger in voller Begeisterung ihrem Vaterlande dienen!«

Die Versendung der Resolution ist, wie es den Anschein hat, von der Geschäftsstelle des Bundes Deutscher Fliegerführer aus erfolgt, aber, gegen die Intentionen mehrerer ihrer leitenden Persönlichkeiten.

Es sei an die Bedingungen der Fernpreise erinnert: Die Nationalflugschiffe setzen eine Summe von 300.000 M. für Fernflüge deutscher Piloten auf deutschen Flugzeugen mit deutschen Motoren aus, die in der Zeit vom 15. September bis 31. Oktober d. J. ausgeführt werden. Gewertet werden nur Tagestrecken von 1000 km anwärts, davon müssen mindestens 500 km in einer Richtung zurückgelegt werden. Die Flüge können außerhalb Deutschlands begonnen und beendet werden, müssen jedoch binnen 24 Stunden erledigt sein. Für die sechs weitesten Flüge sind ausgesetzt 60.000, 50.000, 40.000, 25.000, 15.000 und 10.000 M. Wird der Distanzweltrekord geschlagen, so wird dem Flieger ein Extrapreis von 100.000 M. gegeben, doch entfallen damit die Ansprüche auf die übrigen Preise.

LUFTFLOTTENAKTION IN ÖSTERREICH.

Am 14. Oktober fand im großen Saale der Stathalterei in Wien unter dem Vorsitze der Präsidentin des Damenkomitees zur Schaffung der österreichischen Luftflotte, Baronin Anka Bienenrath, sowie des Präsidenten des Landeskomitees Grafen Rudolf Traun und des kaiserlichen Rates Huber eine überaus zahlreich besuchte Sitzung des Damenkomitees statt. Baronin Bienenrath eröffnete die Sitzung mit einer Ansprache, in welcher sie in eindringlicher Weise an die versammelten Damen die Bitte richtete, zur Schaffung der Luftflotte eine emsige patriotische Tätigkeit zu entfalten.

Baronin Bienenrath schlug hierauf bei der Wahl der Vizepräsidentin Frau Martha Beyer in warmen Worten vor, deren Nominierung einstimmig angenommen wurde.

Frau Beyer dankte zunächst für die Berufung auf den sie ehrenden, doch verantwortungsvollen Posten und schlug dem Komitee vor, die Schaffung unserer heimischen Luftflotte durch allwöchentlich zu veranstaltende Tango-Tees nach Pariser Muster zu fördern, von deren Einführung sich die Vizepräsidentin einen um so größeren Erfolg verspreche, als der Tango, der gegenwärtig das

Interesse der modernen Gesellschaft völlig beherrsche, in den Mittelpunkt von Taaabenden gestellt, gewiß große Zugkraft ausüben werde. Der Vorschlag der Frau Beyer gab zu einer lebhaften Debatte Anlaß und wurde angenommen.

Frau Hofrat Oser brachte hierauf zum Vorschlag, die Ansichtskarten der Luftflotte als Weihnachts- und Neujahrskarten zu verwenden, um auf diese Weise das Erträgnis fördern zu helfen. Auch dieser Antrag fand Zustimmung.

In der nächsten Zeit wird auch in jenen Kronländern, in welchen Landeskommitees bisher nicht bestanden, deren Bildung vorgenommen werden. Im November wird unter dem Vorsitz des Statthalters Grafen Clary und Aldringen in Graz die konstituierende Sitzung des steiermärkischen Landeskommitees erfolgen und voraussichtlich noch im Monat Oktober wird Statthalter Graf Toggenburg in Innsbruck die Einladungen zur Kreierung des Landeskommitees für Tirol und Vorarlberg ergehen lassen. Statthalter Prius zu Hohenlohe schreitet an die Bildung eines großen Komitees in Triest, Statthalter Graf Marins Attenuis an die eines Komitees in Delmatien.

VOM DEUTSCHEN VERBAND.

Der letzte Jahresbericht des Deutschen Luftfahrer-Verbandes konstatiert, daß die Motorluftfahrt immer mehr in den Vordergrund des allgemeinen und des Fachinteresses tritt und daß die Vereinigungen sich dieser Strömung so weit angeschlossen haben, daß es im Verbaude heute fast keine reinen Freiballouvereine mehr gibt.

Die innere Erstarkung des Verbandes war im Berichtsjahre viel erheblicher, als dies durch sein Auswachsen nach außen zum Ausdruck kommt. Er zählt mit 74 Vereinigungen nur um eine mehr als im Jahre vorher; die Zahl der Mitglieder ist um 9000 gestiegen und beträgt 74.000.

Im ganzen fanden im Verlaufe des Berichtsjahres 17 größere Freiballou-Wettfahrten statt, darunter die zwei Ausschleißungsfahrten für den Gordon Bennett-Wettbewerb in Leipzig und Dresden und die Südküstefahrten, die von Breslau ausging und an der Küste der Ostsee endete. Der Bericht betont ausdrücklich, daß bei allen diesen Fahrten ein gesteigertes allgemeines Verständnis für das Wesen des Freiballouports zu konstatieren war und daß die immer gründlicher werdende Anshildung der Ballouführer und die in allen Vereinen feste Wurzel fassende Disziplin die Gewähr biete, das Vertrauen der weiteren Kreise in diesen schönen Sport erstarken zu lassen.

Neben dem glänzenden Siege, den der inzwischen verunglückte Ingenieur Gerike in der von Kansas City ausgegangenen internationalen Wettfahrt nach dem Gordon Bennett-Preis errang hat, waren noch folgende bedeutende Leistungen zu verzeichnen: längste und weiteste Fahrt im Kalenderjahre 1911: Universitätsprofessor Dr. Liefmann, am 11. und 12. April, von Freiburg nach St. Gravé, 755 km in 23:55:00; höchste Fahrt des Jahres 1912: Professor Dr. Liefmann, vom 13. bis 15. März, von Augsburg bis Ulzburg, 53:17:00; weiteste Fahrt 1912: Otto Korn, von Dresden bis Chablino, vom 2. bis 4. Januar, 1630 km.

An internationalen aviatischen Wettbewerben kam nur der Flug Berlin—Wien in Betracht, in welchem der Sieger, Ingenieur Hirth, trotz den Unbilden der Witterung eine hervorragende Leistung vollbrachte.

Die gelegentlich verschiedener Oberlandflüge vollbrachten Leistungen haben gezeigt, daß sowohl die deutschen Flieger, wie die Ergebnisse der deutschen Flugsengindustrie eine bedeutende Vervollkommnung erreicht haben. Durch die seitens des Ministeriums des Innern, von Gemeinden und Privaten zur Verfügung gestellten Mittel wurde es ermöglicht, elf große Flugveranstaltungen zur Ausführung zu bringen, darunter auch — mit Unterstützung des Reichsmarinamtes — das Meeting der Wasserflugzeuge bei Heiligenhafen.

Die Zahl der Flugplätze hat durch mehrere neue Unternehmungen eine beträchtliche Erhöhung erfahren. Da sie für die flugsportliche Betätigung und besonders

für die Ausbildung der Flugschüler von hoher Bedeutung sind, ist der Verband bestrebt, sich einen gewissen Einfluß auf die Heranbildung geistiger Flugplätze zu seinen Veranstaltungen zu sichern.

Die im April in Berlin abgehaltene Allgemeine Luftfahrzeug-Ausstellung hat auch den breiteren Schichten den Stand der modernen Flugzeugtechnik veranschaulicht und deren Interesse für ihre weitere Förderung geweckt.

Die von Friedrichshafen nach Adershof bei Berlin überführte Luftfahrerschule des Deutschen Flotten-Vereines wurde am 1. Juli mit einem Staude von 20 Flugschülern eröffnet.

Das Berichtsjahr hat leider auch eine große Anzahl von Unfällen zu verzeichnen. Die Aviatik forderte 24 Todesopfer und durch eine Verkettung ungünstiger Umstände ereigneten sich auch bei den Freiballoufahrten drei Unfälle mit tödlichen Ausgange.

Besondere Aufmerksamkeit wurde auch dem Wetterdienste zugewendet, der bei der Lufterhebung eine so wichtige Rolle spielt. Seitens des Kultusministeriums wurde probeweise auch den Vorschlägen des Astronomischen Observatoriums zu Lüneburg in der Mark ein Warungsdienst im Bereiche der norddeutschen, mitteldeutschen, sächsischen und reichsdeutschen Wetterdienststellen ausgedient. Diese Versuche kosteten jährlich 36.000 M., wovon 31.000 M. von den Regierungen übernommen werden.

In den Listen des Verbandes waren zur Zeit der Berichterstattung 188 Freiballous und 24 Luftschiffe verzeichnet.

Die Verbandszeitschrift ist mit 1. Januar 1912 in den Besitz des Verbandes übergegangen.

Im Sinne des Auftrages des 1911 abgehaltenen Luftfahrertages hatte der Verbandsvorstand eine Denkschrift ausgearbeitet, in der die Bedürfnisse der deutschen Luftschiffahrt auf rund sieben Millionen Mark beziffert wurden, die im Wege einer Nationalflugende aufzubringen wären. Prinz Heinrich von Preußen stellte sich an die Spitze des patriotischen Unternehmens und seitens sowie des Grafen von Posadowski Bemühungen, neben ein über alles Erwartendes glänzender Erfolg beschieden.

Der Berichterstattung schließt mit einem kurzen Rückblick auf die in Rom und Wien abgehaltenen Kongresse der Fédération Aéronautique Internationale.

Das über 900 Seiten starke Jahrbuch des Deutschen Luftfahrer-Verbandes umfaßt neben dem im Anzuge wiedergegebenen Berichte den Vorstand und die angeschlossenen Vereinigungen der internationalen Fédération und den Bericht über ihre 1912 in Wien abgehaltene Jahresversammlung. Der zweite Abschnitt ist dem Deutschen Luftfahrer-Verbande selbst gewidmet. Neben den organisatorischen und statistischen Daten, die ein imponantes Bild von dem Wirkungskreis dieser Körperschaft liefern, werden auch genaue Berichte über ihre und ihrer Ausschüsse Tätigkeit gegeben. Unter diesen ist von weitreichendem Interesse der Bericht des Sprachenschusses, der einheitliche deutsche Fachausdrücke in Vorschlag bringt. Eine Rekordtabelle bildet den Abschluß dieses Teiles.

Der dritte und letzte Abschnitt befaßt sich mit den Vorständen der Verbandsvereine, deren 80 in ihrer Zusammensetzung und unter Anführung der wesentlichen Daten wiedergegeben erscheinen.

In beigezeichneten Tabellen werden Übersichten der vom 1. Oktober 1911 bis 30. September 1912 ausgeführten Fahrten mit allen in Betracht kommenden Daten gegeben.

TODESOPFER.

Aus Oran meldet man das Ergebnis der Untersuchung über den Absturz des französischen Leutnants Solleillant am 24. September in Udsscha. Der Offizier soll mit dem Sturz einen Selbstmord verübt haben.

Am 11. Oktober stieg der rumänische Unterleutnant Nagel, der Sohn des früheren Adjutanten des Königs, mit einem Farman-Biplan zum Fluge von Bukarest nach Ter-

gostive in Begleitung eines Passagiers auf. Bei der Landung überschlug sich der Aéroplan. Oberleutnant Nagel wurde getötet, der Begleiter blieb unverletzt.

Am 13. Oktober stürzte der deutsche Fliegeroffizier Leutnant König in Nieder-Neudorf auf dem Flugplatz der Neuen Elektrizitäts-Gesellschaft aus 150 m Höhe ab und wurde von den Trümmern des total zerschellenden Apparates begraben. Man zog ihn als Leiche aus dem Trümmerhaufen.

Am gleichen Tage scheint sich der Amerikaner Albert A. Jewel auf dem Meere verirrt zu haben und ertrunken zu sein. Er flog nämlich von Hempstead Hughts ab, um nach Staten Island zu gelangen und an einer Weltfahrt um Manhattan Island teilzunehmen. Er wird seitdem vermißt.

Am 17. Oktober stürzte bei Ehem in Unterfranken ein Doppeldecker ab. Der Pilot Oberleutnant Koch und der Mechaniker August Mantel fanden hierbei den Tod.

Ein zweiter Todessturz ereignete sich am 17. Oktober in der Nähe des Truppenübungsplatzes Altengrabow. Oberleutnant Freiherr von Freyberg war auf einem Albatros-Doppeldecker um 1,2 Uhr nachts vom Flugplatz Johannisthal mit Hauptmann Heseler als Passagier aufgestiegen. Als er kurz vor 3 Uhr bei Altengrabow eine Notlandung vornehmen wollte, versagte in einer

Höhe von 20 m der Motor, doch gelang es dem Piloten, glatt zu landen. Gleich darauf erfolgte aber eine Explosion und der Apparat war sofort in Flammen gehüllt. Oberleutnant von Freyberg konnte sich retten, Hauptmann Heseler aber verbrannte.

Am nämlichen Tag forderte die Explosion des „L. 2a“ bei Johannisthal 28 Menschenleben. Über den Unfall wird an anderer Stelle ausführlich berichtet.

Am 18. Oktober stürzte im russischen Bezirke Kaluga der Militärflieger Kleschtschinski und ein Mechaniker mit ihrem Apparat ab und blieben tot am Platze.

In der Nähe von Chaumont stürzte am 20. Oktober ein französischer Militär-Zwei-Decker ab und begrub den Führer Leutnant Garnier und den Mechaniker Sappeur Jeandreau unter seinen Trümmern.

Infolge einer Motorexplosion stürzte am 20. Oktober ein französischer Korporal bei Epinal aus einer Höhe von 500 m in die Mosel. Er wurde bewußtlos aus Land gebracht und starb nach kurzer Zeit.

Ein Nachahmer Pégouds mußte am 21. Oktober seine Verwegenheit mit dem Tode büßen. Der Korporal d'Auteroche, einer der tüchtigsten französischen Militärpiloten versuchte es, die „Tolesschleife“ zu fliegen, verlor die Herrschaft über den Apparat und stürzte aus großer Höhe ab.

LA REVUE DE L'AVIATION

DE L'AUTOMOBILE ET DES SPORTS
PUBLICATION MENSUELLE ILLUSTRÉE

5^e ANNÉE.

Paraissant le 1^{er} de chaque mois.

5^e ANNÉE

Le Numéro 75 centimes. **ABONNEMENTS:** FRANCE, un An 6 francs; ETRANGER, un An 8 francs.

DIRECTION-REDACTION: 3, Avenue de l'Opéra, 3, PARIS.

TÉLÉPHONE: 251-84.

Niederösterreichische

Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

I. Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt:

Versicherungen in ganz beliebigen auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erlebens-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne künftliche Unterstützung); vorteilhafte Alters-Invalditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse;

II. Brandschaden-Versicherungsanstalt:

Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten;

III. Hagel-Versicherungsanstalt:

versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen;

IV. Vieh-Versicherungsanstalt:

versichert gegen Verluste, welche Viehhälter an ihrem in Niederösterreich eingestellten Rinder-, beziehungsweise Pferdebestande erleiden sollten;

V. Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt:

Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschaden-Versicherungen.

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTION“ geboten.

Sitz der Anstalten: WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, beliehen ihre Adresse bekanntzugeben.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AËRO-KLUB.

(Offizielle Mitteilungen.)

Der k. k. Österreichische Aëro-Klub hat Sr. Exzellenz dem Grafen Zeppelin die ihm zuerkannte goldene Medaille übersandt und von ihm anter 1. Oktober aus Erlenbach in der Schweiz ein Dankschreiben folgenden Inhalts bekommen: »An das Präsidium des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs, Wien, I. Tschlauben 8. Nachdem die prächtige goldene Medaille bei mir eingetroffen ist, gestatte ich mir, meinen wärmsten Dank für diese außerordentliche Anzeichnung zu wiederholen. Diese ist mir im gegenwärtigen Augenblicke noch ganz besonders wertvoll, wo die Katastrophe des »L. I.« vielfach Unsicherheit über den Wert meiner Luftschiffe hervorgerufen hat. Es wird eben oft verkannt, daß nur besonders ungünstige Umstände den »L. I.« haben dazu bringen können, mit voller Fahrt auf das Wasser hinunterzustürzen, nachdem schon so häufige Gewitterböen schlimmerer Art das nicht vermocht haben; denn auch die »Deutschlands« war ans dem Luftwirbel über dem Tentoburger Wald bereits wieder zu normaler und leicht ansteigender Fahrt gekommen, als das ernste Versagen des einen der damals vorhandenen zwei Motoren die nötige Kraft entzog, um das Luftschiff noch über die Wipfel der auf einer Erhöhung stehenden Bäume hinwegzuheben. Mit hochachtungsvoller Ergebenheit G. F. Zeppelin, m. p., Ehrenmitglied des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.«

Ausschreibung

für die Freiballonwettfahrt, veranstaltet vom k. k. Österreichischen Aëro Klub, offen für Führer des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes und des Ungarischen Aëro Klubs.

Sonntag den 9. November 1913

vom Füllplat des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs beim städtischen Gaswerk in Leopoldsdorf.

1. Art des Wettbewerbes: Fuchsfahrt.
2. Die Wettfahrt findet nach den Bestimmungen der F. A. I. statt.
3. Spezielle Vorschriften werden bei der Führerverammlung vor dem Start bekanntgegeben werden. Die Abfahrt des Fuchsbalons findet am 9. November, circa 10 Uhr vormittags, statt. Der Fuchsballon und dessen Führer werden später bekanntgegeben. Seine Fahrdauer ist eine beschränkte und wird eine halbe Stunde vor dem Start bekanntgegeben. Die übrigen Ballons folgen in der durch das Los bestimmten Reihenfolge nach Anordnung des Starters in Intervallen von höchstens je zwei Minuten. Der Fuchsballon wird durch eine große weiße Fahne und durch ein weißes Band um den Aquator gekennzeichnet. Die Anzahl der Mitfahrenden ist dem nennenden Verein, eventuell dem Führer überlassen.
4. Zugelassen sind alle Kategorien von Kugelballons.

5. Die Preise bestehen in Ehrenpreisen, und zwar werden halb so viele Preise vergeben als Ballons starten; überdies erhält jeder Teilnehmer an der Fahrt sowie jedes verfolgende Automobil eine Erinnerungsmedaille. Der Fuchsballon erhält unter gewissen, vor dem Start bekanntgebenden Bedingungen einen Spezialpreis.

6. Die Anzahl der startenden Ballons ist nach oben nicht beschränkt. Sollten, abgesehen vom Fuchsballon, weniger als drei Nennungen abgegeben werden, so unterbleibt die Wettfahrt.

7. Die Veranstaltung ist offen für Führer von Vereinen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes oder des Ungarischen Aëro-Klubs. Die Führer müssen im Besitze des Kugelballonführerdiploms der F. A. I. sein.

8. Das Nenngeld beträgt 50 K.; startende Ballons erhalten das halbe Nenngeld rückvergütet; als Rengeld gilt der volle Betrag des Nenngeldes.

9. Die Nennungen sind durch die Vereine an das Sekretariat des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs, Wien, I. Tschlauben 8, zu richten und haben daselbst bei gleichzeitiger Einsendung des Nenngeldes unter Angabe des Ballons und des Führers bis spätestens 8. November einzutreffen. Nachnennungen bis 7. November, 12 Uhr mittags, mit doppeltem Nenngeld. Die Nennungen können vom 22. Oktober an abgegeben werden.

10. Das Füllgas ist Leuchtgas aus dem Behälter des städtischen Gaswerkes in Leopoldsdorf bei Wien. Die Fahrpreise für die Ballons werden normal nach den bestehenden Preissätzen des Klubs berechnet; die Hilfsmannschaft stellt der Klub kostenlos zur Verfügung; die Kosten für den Transport des Materials vom Klubplatz im Prater zur Füllstelle trägt der Klub. Die Ballons haben mit geklebter Reißbahn bis spätestens Donnerstag den 6. November mittags auf dem Klubplatze des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs im Prater einzutreffen. Die Übernahme und Deponierung derselben daselbst erfolgt durch die Delegierten des Fahrtenausschusses. Die Sendung ist bei Angabe der Fracht an die wachstehende Adresse abzufertigen: Aëro-Klub, Wien, II., k. k. Prater, Nordportalstraße 156. Als Personengepäck eintreffende Ballons werden bei rechtzeitiger Verständigung des Sekretariats gegen Vergütung der Transportkosten durch den Klubdiener übernommen und zum Klubplatze geschafft. Der Aufgabeschein ist rechtzeitig an das Sekretariat einzusenden oder beim Eintreffen zu übergeben. Dem kompletten Ballon ist für die Füllung beizuschließen: eine Ballonplanke und die für die Füllung notwendigen Sandsäcke, ein 30 m langer Füllschlauch samt Füllstutzen. Um Verwechselungen vorzubeugen, ist das gesamte Material entsprechend zu zeichnen und im Korb ein Inventar zu hinterlegen. Die Kosten für den Transport des Materials zum Klubplatz und für den Rücktransport des auf dem Aufstiegsorte zurückbleibenden Materials trägt der Nennende. Das Abtransportverbot über Ansuchen des Fahrtenausschusses. Die Indienststellung und Füllung der Ballons haben die Führer derselben persönlich zu überwachen und sie haben sich zu diesem Behufe um 8 Uhr früh am dem Füllplatze einzufinden. Mit dem Beginne der Füllung der einzelnen Ballons wird nicht vorgegangen, wenn deren Führer nicht anwesend sind. Eine Verschiebung des Startes infolge verspäteter Fertigstellung von Ballons, deren Führer zur Füllung nicht rechtzeitig erscheinen, kann nicht stattfinden. In diesem Falle verliert der betreffende Ballon das Startrecht; das Nenngeld verfällt. Die Bewilligung zum Beginne der Füllung erteilt rechtzeitig die Sportkommission.

11. Die startenden Ballons haben den Wimpel ihres Vereines, wemöglich auch jenen des Führers zu führen. Für die notwendigen Karten und Instrumente hat der Führer selbst zu sorgen.

12. Im Falle ungünstiger Witterung kann die Wettfahrt verschoben werden. Die diesbezügliche Entscheidung trifft die Sportkommission.

13. Sportkommission, Preisrichter und Starter werden aus den ständigen Sportkommissären des Aëro-Klubs zusammengesetzt, eventuell durch Zuwahl ergänzt; die Bekanntmachung der Mitglieder erfolgt zu einem späteren Termin.

Die Veranstaltung soll mit einer Verfolgung des Fuchsbalons durch Automobile kombiniert werden.

HIERDURCH laden wir alle Leser dieser Nummer, die auch nicht Abonnenten der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« sind, höflichst ein, wenn ihnen unser Blatt gefällt, es zu pränumerieren.

NOTIZEN.

ROLAND GARROS ist zum Ritter der Ehrenlegion ernannt worden.

VON PARIS NACH BORDEAUX und wieder zurück flog Seguin am 13. Oktober. Er brauchte zu diesem schönen Fernflug 12 Stunden 47 Minuten.

EIN ENKEL BISMARCKS will Flieger werden. Fürst Otto von Bismarck ist auf dem Flugplatz Goerries bei Schwerin eingetroffen und ja die Hocker-Flingschule als Flugschüler eingetretten.

HAWKER, der bekannte englische Aviatiker, zog sich kürzlich durch einen Sturz schwere Verletzungen zu. Er befand sich auf einem Rundflug durch England, als er den Unfall hatte. Sein Flugapparat wurde gänzlich zerstört.

DIE »SACHSEN« hätte am 20. Oktober von Leipzig nach Haida in Böhmen fliegen sollen. Dieser Plan wurde jedoch wegen des herrschenden Nebels unterwegs aufgegeben; das Luftschiff fuhr bloß nach Schandau und von da nach Leipzig zurück.

OSKAR ASBOTH, ein aus Arad gebürtiger Konstrukteur, hat mit der türkischen Regierung einen Vertrag abgeschlossen, wonach er in San Stefano eine militärische Luftfahrzeugfabrik errichten und eine Fliegerschule für türkische Offiziere ins Leben rufen wird.

VON SARAJEWO nach Wiener-Neustadt flog am 26. Oktober Oberleutnant Schünzel. Er nahm zwei Zwischenlandungen wegen Motorpannen vor, in Saigetvár und am Nensiedlersee. Er brauchte zu seiner prachtvollen Reise acht Stunden.

SANTOS-DUMONT hat am dem Sportplatz des Aéro Club de France in Saint-Cloud, wie schon erwähnt, ein Denkmal erhalten. Es wurde am 19. Oktober, dem zwölften Jahrestag der ersten Umrundung des Eiffelturms durch den berühmten Pionier der Luftschifffahrt, feierlich enthüllt. Santos-Dumont ist zum Kommandeur der Ehrenlegion ernannt worden.

NACH BELGIEN gelangte am 14. Oktober ein deutscher Militärflugapparat mit zwei Offizieren. Er ging in Marienport, 3 km von der französischen Grenze, zur Erde. Nach der Landung leisteten die Bewohner den Aviatikern Hilfe. Nachdem die Gendarmerie die Offiziere versammelt und nichts Verdächtiges gefunden hatte, kehrte der Apparat nach Deutschland zurück.

DER FLUG NACH KAIRO wurde von Daucourt am 21. Oktober in Paris angetreten, fand aber bereits in Sens in Frankreich sein vorläufiges Ende. Die Schraube und die Räder des Apparates brachen dort bei einer Zwischenlandung. — Nach erfolgter Reparatur wurde die Reise am 25. Oktober fortgesetzt, mußte aber bei Schaffhausen wegen eines Motordefektes wieder unterbrochen werden.

EINEN ÜBERSEEFLUG von Pola über die Quarnerinseln Lussin und Cherso nach Abbazia führten am 22. Oktober bei prächtigem Wetter die k. u. k. Linien-schiffleutnants Wosecek und Rauch auf den Militär-Hydroplanen Nr. 11 und 12 gleichzeitig aus. Der Flug dauerte von Pola bis Lussin 40 Minuten, bis Cherso 45 Minuten, bis Abbazia, in dessen Hafen die Piloten um 3 Uhr nachmittags glatt auf Wasser niedergingen, 50 Minuten.

ÜBER RUSSISCHE VERBOTSZONEN wird als eine Bekanntmachung des Marineministeriums gemeldet, daß das Gebiet, welches von den Parallelkreisen 59 Grad 10 Minuten und 60 Grad 10 Minuten nördlicher Breite und von den Meridianen 23 Grad und 25 Grad östlicher Länge (Greenwich) begrenzt wird, nicht überflogen werden darf. Diese Verfügung basiert auf dem Gesetz vom 18. Juli 1912, betreffend die Änderung der bestehenden Gesetze über durch Spionage begangene Hochverrat.

AUS STRAUBING in Bayern meldet man einen schweren Unfall. Die Oberleutnants Seruo und Bohutetz, die sich auf einem Fluge von Berlin nach Stuttgart be-

fanden, trafen am 11. Oktober um $\frac{1}{6}$ Uhr nachmittags in Straubing ein, wo sie eine Notlandung vornehmen mußten. Am 12. Oktober nachmittags stiegen die beiden Offiziere wieder an. Nach kurzem Flug geriet der Apparat in eine Windböe und stürzte ab. Beide Flieger sind schwer verletzt. Der Apparat ist zerschmettert.

EIN ZUSAMMENSTOSS zweier Flugzeuge ereignete sich am 14. Oktober um 5 Uhr nachmittags in Johannisthal. Leutnant Freund stieß auf einem Albatros-Eindecker bei einem Gleitflug in etwa 50 m Höhe mit einer Rumpler-Taube zusammen, in der der Flieger Linnekogel als Führer und der Flieger Golde als Passagier saßen. Beide Flugzeuge stürzten herab und wurden zerstört. Leutnant Freund und Linnekogel wurden lebensgefährlich verletzt. Golde trug leichtere Verletzungen davon.

EINEN DEUTSCHEN REKORD im Dauerflug schuf am 12. Oktober der Pilot Paul Ehrhardt, und zwar mit einem Wasserflugzeug über dem Bodensee. Ehrhardt flog mit einem Passagier von 10 Uhr 27 Minuten vormittags ohne Zwischenlandung bis 5 Uhr 27 Minuten nachmittags. Die größte erreichte Höhe war 1450 m. Die Nutzlast des Flugzeuges betrug 441 kg, davon die beiden Flieger mit 159 kg und 282 kg Betriebsmaterial. Der Aufstieg von der Wasseroberfläche in Friedrichshafen erforderte trotz der großen Belastung nur 20 Sekunden.

VON BERLIN NACH KOPENHAGEN flog am 12. Oktober der Aviatiker Reiter mit Hauptmann Neumann als Passagier auf einer Erich-Taube. Reiter stieg um $\frac{1}{4}$ 9 Uhr in Johannisthal auf, erreichte Rostock um $\frac{1}{4}$ 11 Uhr und beschloß, da die bisherige Fahrt und das Wetter günstig waren, ohne Zwischenlandung weiterzufliegen. Er erreichte Kopenhagen nach 4 Stunden um 12 Uhr 44 Minuten. Reiter erhielt von der Dänischen aeronautischen Gesellschaft einen Ehrenbecher. Die Entfernungs-Berlin-Kopenhagen beträgt ca. 360 km.

DER LEICHNAM des Oberleutnants zur See Freiherrn von Maltzahn von dem untergegangenen Luftschiff »L. 1« ist am 14. Oktober durch den Fischdampfer »Juona« in Geestemünde gelandet worden. Freiherr von Maltzahn gehörte zum Korvettenkapitän Metzger und Kapitänleutnant Haue zu den Führern des Luftschiffes, das am 9. September bei Helgoland zu grunde ging. — Die Bergungsarbeiten beim Wrack des »L. 1« sind definitiv aufgegeben worden. Die Wrackleuchtboje wurde entfernt, da das gesunkene Luftschiff von der Strömung vertrieben ist und für die Schifffahrt kein Hindernis mehr bietet.

EIN REICHSLUFTGESETZ für Deutschland ist im Entwurf fertig und wird, wie man unterm 16. Oktober meldet, in den nächsten Tagen an den Bundesrat gelangen. Es ist aus diesem Grunde nicht ausgeschlossen, daß dieser Gesetzesentwurf zu den ersten Vorlagen gehören wird, mit denen sich der Reichstag nach Wiederaufnahme seiner Arbeiten beschäftigen wird. Die Vorlage ist vom Reichsamt des Innern unter Mitwirkung des Reichsjustizamtes und der Armee- und Marineverwaltungen aufgestellt. Zur Regelung des Verkehrs mit Luftfahrzeugen wird der Entwurf eine Reihe verkehrspolizeilicher und gewerbepolizeilicher Vorschriften in Vorschlag bringen. Außerdem ist aber auch die Regelung der Haftpflicht in den Gesetzesentwurf einbezogen.

UNTER DER REICHSBRÜCKE flog am 23. Oktober der Pilot Korschel zwischen den Pfeilern durch. Er stieg mit einem Lohner-Gebirgsdoppeldecker in Aspern um 2 Uhr nachmittags auf und mußte im Inundationsgebiet wegen Bruches des Beuziusausflußrohres landen. Nachdem er in der Nähe befährlicher Kupferkieschen den Schaden repariert hatte, flog Korschel die Donau entlang und zwischen den Pfeilern der Reichsbrücke durch, wobei die Räder des Apparates das Wasser berührten. Er flog dann trotz des dichten Nebels weiter und verfehlte das Fliegfeld. Der Pilot gelangte bei Probstsdorf bei Groß-Ersersdorf und fand erst durch das ferne Surren der Motoren der Militärseiplane die Richtung wieder. Korschel landete dann um $\frac{1}{6}$ Uhr vor seinem Hangar in Aspern.

VOM STEINFELD NACH NEUSATZ — eine Strecke von 400 km — flog am 24. Oktober Oberleutnant Schonofski mit Oberleutnant R. von Cavallar mit dem Kriesgstoßplan »Bub«. Die Reise begann um 1 Uhr und dauerte wenig über drei Stunden. Tags darauf flog der Pilot mit seinem Passagier um 7 Uhr früh zum Rückflug nach Wiener-Neustadt auf. Wegen eines Motordefektes mußte er in Algar eine Landung vornehmen. Die Behebung des Defektes dauerte bis 11 Uhr vormittags, um welche Stunde sich der Apparat zum Weiterfluge in die Lüste erhob. In einer Höhe von 2600 m überflogen die Offiziere Baja, die Puliserberge, Raab, Ödenburg und landeten um 5 Uhr nachmittags glatt auf dem Neustädter Flngfelde. Der Pilot hatte mit beftigem Gegenwind und in den Nachmittagsstunden mit starken Nebeln zu kämpfen.

1670 KILOMETER hat am 52. Oktober im Wettbewerb die Nationalflugschule der deutsche Flieger Ingenieur Schlegel mit Passagier an einem Tage zurückgelegt. Er stieg in Gotha auf, machte auf dem Berliner Flngplatz Johannthal eine Zwischenlandung und flog sodann nach Königsberg. Auf dem Weiterfluge geriet er in dichten Nebel und irrte über der Ostsee umher, bis es ihm schließlich gelang, bei Labiau zu landen. — Vorher, am 17. Oktober, hatte Referendar Caspar im gleichen Wettbewerb eine Tageleistung von 1450 km vollbracht, indem er mit Passagier zunächst längere Pendelflüge zwischen Hamburg und Kiel vollführte und sodann über Berlin, Döberitz nach Breslau flog, wo er um 3 Uhr 30 auf dem Exerzierplatze landete. Nach einstündiger Pause setzte er den Flug nach Liegnitz fort, von wo er gegen 6 Uhr abends zurückkehrte.

DER PRINZ HEINRICH-FLUG des Jahres 1914 wird sich bis nach Hamburg ausdehnen. Das Programm für diese regelmäßig gewordene Veranstaltung der Südwestgruppe des Deutschen Luftfahrer-Verbandes ist provisorisch bestimmt worden. Danach beginnt der Flug in Darmstadt; die erste Etappe soll über Straßburg nach Metz führen. Es folgen die Etappen Metz—Köln—Frankfurt, Frankfurt—Kassel—Hamburg. Nach Erledigung eines Rundfluges ohne Zwischenlandung über die Städte Bremen, Minden, Osnabrück, Münster, Herford, Hannover, Braunschweig und zurück nach Hamburg folgen, wie in diesem Jahre, zwei militärische Aufklärungsübungen. Die erste verlangt den Flug Hamburg—Münster—Köln, die zweite besteht in einer taktischen Aufklärungsübung auf dem Truppenübungsplatz Eilenborn. Als Termin ist die Woche vom 17. bis 24. Mai in Aussicht genommen.

EIN LEBHAFTER PROTEST gegen die Einrichtung der Verbotszonen geht nenerlich vom Aero Club de France aus. Auf die Feststellung der Zonen in Deutschland hin, beschloß der Ausschuß des Klubs, dringende Vorstellungen bei den fremden Aero-Klubs zu machen, um zu erreichen, daß die Verbote des Überfliegens gewisser Zonen aufgehoben werden, da diese dem Luftverkehr außerordentliche Schwierigkeiten bereiten und es für den Piloten eine Todesgefahr bilden könne, wenn er in die Nähe einer solchen Zone mit besetzten Werken gerät. So sei z. B. der Ballon »Stella« am 20. März 1913, als Rumpelmayer mit Frau Goldschmidt einen Rekordversuch ausführte, in der Nähe von Krakau von vierzehn Flintenschüssen durchschert worden. Daucourt hatte für seine geplante Reise Paris—Kairo beabsichtigt, diese Zonen zu meiden und in Friedrichshafen Station zu machen. Er hat jedoch vom dortigen Flngplatz ein Telegramm erhalten, daß das Überfliegen aus militärischen Gründen nicht gestattet sei und daß er deshalb den Platz meiden solle.

EINEN POSTDIENST mit Flugzeugen richtet die französische Postbehörde probeweise ein. Es sollen nämlich an den Tagen, an denen die großen Paketboote von Paulliac bei Bordeaux nach Südamerika abgehen, die letzten Poststücke von Paris nach Paulliac (zirka 500 km Luftlinie) auf Flugzeugen befördert werden. Der erste diesbezügliche Versuch fand am 15. Oktober statt und gelang auch, obwohl die Strecke wegen der ungünstigen Windrichtung weniger rasch zurückgelegt wurde, als er-

wartet worden war. $\frac{1}{6}$ Uhr morgens verließ Direktor Serres das Postgebäude in der Rue du Louvre mit 10 kg Briefen, die für den am Nachmittag aus Bordeaux nach den Antillen abgehenden Dampfer »Péron« bestimmt waren, und traf um 6 Uhr auf dem Aérodrum von Villacoublay ein, wo der Handelsminister Massé mit vielen hohen Beamten sich eingefunden hatte. Leutnant Robin, der den Lufttransport übernommen hatte, flog um 7 Uhr ab und landete auf der ärischen Wiese von Lange bei Bordeaux um $\frac{1}{3}$ Uhr nachmittags. Er brachte selbst die Post an Bord des Steamers, der unverzüglich abdampfte.

AUF EINEM DACHE landete am 14. Oktober der deutsche Aviatiker Reichelt. Dieser merkwürdige Fall oder Unfall ereignete sich bei Morsbach unweit der französischen Grenze. Reichelt machte mit seinem Neffen einen nächtlichen Überlandflug von Johannthal aus. Er startete um $\frac{1}{4}$ Uhr nachts. Gegen 5 Uhr morgens geriet er in 2000 m Höhe in dicke Wolken. Da blieb plötzlich der Motor stehen. Und was nun geschah, schildert der Flieger also: »Lange Überlegung war nicht möglich und so ging ich in möglichst schrägem Gleitfluge nieder. Plötzlich erhielten wir einen furchtbaren Stoß. Mein Flngzeug bohrte sich in irgend einen harten Gegenstand, der kreischend nachgab. Einige Augenblicke war alles ruhig. Dann aber tauchten plötzlich schreiende und weinende Menschen unter uns auf. Ich war noch immer nicht im klaren, wo ich gelandet sei. Erst beim Liege einiger Laternen sah ich zu meinem Entsetzen, daß wir uns auf dem Dache eines Hauses befanden, das unter dem gewaltigen Anprall zusammengebrochen war. Ich und mein Begleiter waren unverletzt, glücklicherweise auch die Hausbewohner.« Ein eindrucksvolles Erlebnis!

DIE FRANZÖSISCHEN VERBOTSZONEN werden bald bekanntgegeben werden. Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten zeigte in amtlicher Note an, daß er die ständige Luftschiffahrtskommission einberufen werde, um deren Ansicht über die vom Generalstab und seinem Ministerium ausgearbeitete Karte der verbotenen Luftzonen einzuholen. Diese Karte werde sodann der deutschen Regierung übermittelte werden. In der Note wird ferner erklärt, daß die französische Regierung schon vor dem Abschluß des französisch-deutschen Luftschiffahrtsabkommens einen Kontinententwurf der für die Luftschiffahrt verbotenen Zonen vorbereitet habe, daß sie diese Frage jedoch infolge der von der deutschen Regierung überreichten Luftkarte der verbotenen Zonen einer neuen Prüfung unterziehen müsse. — Wie verlanet, wird in einem Umkreis von 10 km oberhalb aller Befestigungswerke sowie oberhalb aller Übungsplätze des Landheeres und der Kriegsflotte das Fliegen verboten werden. Die verbotenen Luftzonen umfassen im wesentlichen die Gebiete von Toulon, Besancon, Nizza, Pontarlier, Epinal, Helfort, Luneville, Nancy, Toul, Verdun, Montmédy, Mesieres, Valenciennes, Dünkirchen, Cherbourg, Brest, Lorient, Ludochele und Rochefort.

IN BUDAPEST fand am 19. Oktober eine Ballonverfolgung durch Automobile statt. Der sportlichen Konkurrenz lag eine militärische Annahme zu Grunde: »Budapest ist eine blasse Festung, die von einer roten Armee eingeschlossen ist. Die rote Einschließungslinie läuft etwa 20 km von Budapest, gemessen von der Donau (Kettenbrücke). Um mit einer zum Ersatz anrückenden Armee in Verbindung zu treten, werden die Ballons hochgelassen. Sie werden beim Überfliegen des Einschließungsgebietes bemerkt und von Automobilen der roten Armee verfolgt.« Die Veranstaltung geschah durch den Königlich Ungarischen Automobil-Klub unter Mithilfe des 4. Korpskommandos, des Königlich Ungarischen Freiwilligen Automobilkorps und des Ungarischen Aero-Verbandes. Sie war von vorzüglichem Wetter begünstigt. Von sieben Ballons wurden alle bis auf einen, der »Ragna«, gefangen. Die wichtigsten Ergebnisse lauten: Ballon »Sonia«, Führer Otto Pollack aus Triest. Innerhalb 30 Minuten durch vier Bewerber gefangen. Ballon »Wimpasing«, Führer Dr. H. Ethhofen. Von einem Automobil gefangen. Herr Ethhofen erhielt einen Sonderpreis.

Ballon »Ragus«. Nicht gefangen. Führer Hauptmann Hauswirth erhält den Preis der Haupt- und Residenzstadt Budapest. Ballon »Austria«. Führer Direktor A. Cassione. Von vier Automobilen innerhalb 80 Minuten gefangen. Ballon »Extelior«. Führer Generaldirektor Kamillo Castiglioni. Von vier Automobilen gefangen. Ballon »Hohensalzburg«. Führer Hauptmann Hoffory. Von drei Automobilen gefangen. Ballon »Hungaria«. Führer Oberleutnant Heller. Von drei Automobilen gefangen.

FÜR DAS BENNETT-WETTFLIEGEN 1914 hat die Fédération Internationale Aéronautique einer Anregung des Amerikaners Weymann Folge gegeben und folgende Bestimmungen festgesetzt: Nur solche Apparate werden zugelassen, welche in einer Vorprüfung diesen Bedingungen Genüge geleistet haben: Jeder Konkurrent hat eine geradlinige Strecke von 2 km in beiden Richtungen (d. h. zusammen 4 km) in einer Flughöhe von weniger als 3 m zu durchfliegen, wobei der Boden nicht berührt werden darf. Es wird die Geschwindigkeit des Fluges sowohl beim Hinfüge wie auch beim Rückflüge gemessen und die so erhaltene Durchschnittsgeschwindigkeit darf nicht größer als 70 km die Stunde sein. Jeder Konkurrent kann den Flug dreimal versuchen. Von der Beendigung dieser Auswafflunge angefangen dürfen an dem Flugzeugen nur Reparaturen, aber keinerlei Änderungen vorgenommen werden. Die Reparaturen bedürfen der Genehmigung der Sportkommissäre und dürfen nur unter ihrer Aufsicht vorgenommen werden. Dagegen sind Tragflächenänderungen im vollen Fluge erlaubt, und zwar dürfen sowohl das Tragflächenareal wie auch der Einfallswinkel und überhaupt alle Organe des Flugzeuges während des Fluges geändert werden, vorausgesetzt, daß das Flugzeug ebenfalls in vollen Fluge in seinen ursprünglichen Zustand zurückgebracht werden kann. Auf die Vorproben folgt der eigentliche Gordon Bennett-Wettbewerb. Sieger in diesem Wettbewerb ist derjenige Konkurrent, der die Strecke von 900 km in einer mindestens 5 km langen Flugbahn in der kürzesten Zeit zurücklegt. — Dieses neue Reglement bedeutet einen Fortschritt; es entwirft den Gordon Bennett-Pokal der Alleinherrschaft der monströsen Rennapparate und regt zu neuen technischen Schöpfungen an.

ZU GUNSTEN DER FERNFLIEGER Deutschlands, die sich um die Preise der Nationalflugschende bewerben, hat das österreichische Ministerium des Innern an alle politischen Landesstellen (Statthaltereien und Landesregierungen) nachstehenden Erlaß, betreffend Fernflüge um die deutsche Nationalflugschende, gerichtet: »Laut einer an das k. u. k. Ministerium des Äußern gelangten Mitteilung der hiesigen kaiserlich deutschen Botschaft sind für die Zeit vom 15. September bis 31. Oktober von der Leitung der Nationalflugschende Fernflüge über 1000 km ausgeschrieben worden, von denen mindestens 500 km in einer Richtung zurückzulegen sind. Da dies innerhalb des Deutschen Reiches bei Ausnützung günstigen Windes nicht immer durchführbar sein wird, besteht die Absicht, die Flüge über österreichisches Gebiet auszuweiten. Im Einvernehmen mit dem k. u. k. Kriegsministerium wird die k. k. Statthalterei (Landesregierung) eingeladen, die Bezirkshauptmannschaften und durch diese die Gemeindevorstellungen und Gendarmerieposten hiervon mit dem Beifügen in Kenntnis zu setzen, daß die an diesen Fernflügen teilnehmenden Luftfahrzeuge auch im Falle des Überfliegens eines in der Kundmachung des Ministeriums des Innern vom 30. Januar 1913 als Verbotzone erklärten Gebietes unter der Voraussetzung, daß dieselben durch ein deutliches Zeichen kenntlich sind, nicht zu heanstücken und zu einer Landung nicht zu verhalten wären. Die Einhaltung der im § 4 der Ministerialverordnung vom 20. Dezember 1912 normierten Verpflichtung, sich bei der Landung vorchriftsmäßig zu melden, sowie des im § 6 ebendort ausgesprochenen Verbotes, photographische und radiotelegraphische Apparate, ferner Kriegswaffen, Kriegsmunition, Explosivstoffe und Behälter, die zur Nachrichtenübermittlung dienen, oder von hierzu geeigneten Vögeln, wie insbesondere Brieftauben, mitzuführen, ist genau zu überwachen.«

DER BERLINER VEREIN für Luftschiffahrt hielt am 14. Oktober seine Generalversammlung ab. Aus dem dort erstatteten Tätigkeitsbericht sei entnommen, daß der Verein im abgelaufenen Geschäftsjahre 118 sportliche und wissenschaftliche Fahrten in der Gesamtdauer von 1027 Stunden, einer Durchschnittsdauer von 8 Stunden 42 Minuten und mit einer Durchschnittsdistanz von 220,8 km veranstaltete. Die größte Höhe, nämlich 8500 m, erreichte Dr. Everling mit dem Ballon »Berlin« bei einer wissenschaftlichen Fahrt von Bitterfeld aus am 4. August, die weiteste Fahrt machte Herr Dr. Erich Korn mit dem Ballon »Hewald« von Bitterfeld nach Kodes in Rußland, bei der er 790 km zurücklegte, die längste Fahrt von 22 Stunden 40 Minuten machte Herr Oberleutnant von Freeden mit dem Ballon »Hewald« von Bitterfeld nach Slegburg. Der Verein veranstaltete im vergangenen Geschäftsjahre zwei nationale Ballonwettfahrten, und zwar eine Zielfahrt über 180 km am 1. Dezember 1912, an der sich 13 Ballons beteiligten, und eine Nachtzielfahrt mit selbstgewählten Zielen am 7. Juni 1913, an der elf Ballons teilnahmen. Die drei Preise für die beste ausgesagte Zielfahrt wurden den Herren Dr. Halbe, von Allwörden und Schabert zuerkannt. Zu Freiballonführern wurden ernannt die Herren: Landrichter Axster, Bergbaubefessener Wilhelm Krich, Oberleutnant Fellingner, Oberlehrer P. B. Fischer, Kaufmann Roussow. Nach Erstattung des Kassenberichtes erfolgte die Neuwahl des Vorstandes, bei der der Vorsitzende, Geheimrat Professor Miethe, und die beiden satzungsmäßig ausscheidenden Beisitzer wiedergewählt wurden; an Stelle des aus dem Amt anstretenden stellvertretenden Vorsitzenden General Schmiedecke wurde Geheimrat Oberregierungsrat Tull durch Zursaf gewählt. Es folgte annehm der äußerst interessante Vortrag des Stabsarztes Dr. Koschel »Welche Anforderungen müssen in gesundheitlicher Beziehung an die Führer von Luftfahrzeugen gestellt werden?«. Der Vortrag fand großen Beifall.

ZUR BEKÄMPFUNG von Luftschiffen und Flugzeugen sind Gewehre nicht hinreichend, gewöhnliche Geschütze zu wenig beweglich. Mit Haubitzen hat man Erfolge erzielt, aber weit besser sind eigens konstruierte Geschütze, nämlich die sogenannten Ballonabwehrkanonen. Man wird deshalb, wie ein Autor in der »B. Z. am Mittag« ausspricht, wohl zur allgemeinen Einführung eigener »Ballonabwehrbatterien« kommen. Die eigentliche Aufgabe des Flugzeuges im Krieg ist die Erkundung, nicht das aggressive Eingreifen. »Die Truppe muß versuchen, sich der Beobachtung aus der Luft zu entziehen. Dies kann zunächst dadurch geschehen, daß wichtige Bewegungen, die eine Kräfteverchiebung, eine Umfassung oder Umgehung eioleiten, in die Nacht verlegt werden, wo sie nicht beobachtet werden können. Nachtmärsche werden deshalb viel häufiger als früher angewendet werden. Die Aufstellung größerer Truppenmassen bei Tage muß demit angeordnet werden, daß sie der Sicht von oben entzogen werden, also an Wäldern oder dicht an Waldrändern, in Dörfern und Gehöften, in Hohlwegen. Darauf wird bei unseren Friedensübungen nicht immer der genügende Wert gelegt. Feldbefestigungen müssen mit Erzeugnissen des Vorfeldes bedeckt werden, damit sie sich möglichst wenig vom umliegenden Gelände abheben. Alle scharfen Umrisse sind zu vermeiden. Geschütze, die in verdeckten Stellungen stehen, sind mit den braunen Zelthäuten zu bedecken. Vermeidet dann die Bedienung jede unnötige Bewegung, so sind die Batterien sehr schwer zu erkennen. Durch solche Mittel kann die Erkundung aus der Luft außerordentlich erschwert werden. Es ist aber notwendig, daß die Kenntnis dieser Hilfsmittel in der Armee allgemein verbreitet ist und daß sie regelmäßig angewendet werden. Wollte man damit bis zu dem Augenblicke warten, bis die Auswesenheit feindlicher Flieger festgestellt ist, würde man in der Regel zu spät kommen. Jedenfalls ist die rechtzeitige Deckung gegen Sicht von oben eine Notwendigkeit für die Truppenführung geworden.

DIE DEUTSCHEN KAISERMANÖVER dieses Jahres haben auch einer Studie in der »Königsberger Zeitung« unter anderem Gelegenheit gegeben, genau zu

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Schnellzugs-Verbindungen. Winter 1913/14. Winter 1913/14.

Gültig vom 1. Oktober 1913

Wien (Bühler) – Kallie

[illegible]

Deutschland-Italien

[illegible]

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportilberer Wien“.

Nummer 22.

Wien, 15. November 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Die Zeppeline. — Die Gordon Bennett-Sieger. — Geschwindigkeit ist keine Hexerei. — Innsbruck—Zürich im Ballon. — Paris—Kairo. — Zur Katastrophe des »L. 9«. — Sarajewo—Wiener-Neustadt. — Pégood in Berlin. — Sternflug nach Monte Carlo. — Deutscher Luftfahrttag. — Luftflottenaktion in Österreich. — Todesopfer. — K. k. Österreichischer Aëro-Klub. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

DIE ZEPPELINE.

Das furchtbare Unglück, das sich jetzt mit dem neuesten Zeppelin-Ballon zugetragen, auch diesen vernichtet und mehr Menschenleben gekostet hat als jemals vorher die größte derartige Katastrophe, ist leider nur wieder eine Bestätigung meiner von Haus aus nie verhehlten Ansicht über die Wertlosigkeit der Lenkballons überhaupt, ganz besonders aber der Zeppelin-Ballons, wofür ich seit Jahren von den daran interessierten Kreisen nicht wenig angefeindet wurde.

Man hat, als der erste Zeppelin-Ballon der gänzlichen Vernichtung anheimfiel, diese Katastrophe bloß als ein Ereignis infolge des Zusammenstreffens ganz besonders ungünstiger und seltener Umstände betrachtet wissen wollen. Und so oft seither wieder ein Zeppelin zu grunde ging, wurde auch das stets als ein ganz besonderes und ausnahmeweises Unglück bezeichnet.

Ich habe dagegen schon gleich bei der ersten Katastrophe trocken und klar vorhergesagt, daß über kurz oder lang schließlich jeder Zeppelin-Ballon sein Ende mit Schrecken finden werde.

Wenn man mir aber die vielen schönen Fahrten entgegenhielt, die mit Zeppelin-Ballons ausgeführt wurden und Tausende dafür begeisterten, so habe ich immer gesagt, daß die betreffenden Ballons eben ganz besonderes Glück hatten, ihrem Schicksale so lange zu entgehen und daß dies an der Logik der Dinge nichts ändere.

Nun stellt sich aber immer mehr und mehr auch für jeden Laien klar heraus, daß es sich bei

dem Zugrundegehen so vieler Zeppelin-Ballons, eines nach dem andern, nicht, wie von deren Anhängern behauptet wird, immer nur um ganz zufällige Unglücksfälle handelt, sondern vielmehr um lauter Katastrophen, die offenbar im Wesen der Sache begründet sind, die von unbefangenen Fachleuten auch als bestimmt und unausbleiblich vorhergesagt wurden.

Diese Katastrophen sind also nicht einem besonderen Unglücke zuzuschreiben, von dem die Zeppelin-Ballons verfolgt werden, sondern sie sind bloß ihr natürliches Ende, wobei es eben nur ein besonders großes Glück war, daß verschiedene dieser Ballons längere Zeit hindurch vom unvermeidlichen Schicksal nicht erreicht wurden.

Die Steuerzahler Österreichs können bei allem Mitgefühl für die Opfer der jüngsten Katastrophe nur froh sein und es dankbar billigen, daß unsere Kriegsverwaltung dem Drängen und Treiben der Anhänger von Zeppelin-Ballons nicht nachgegeben hat, welche auch uns mit einem solchen monströsen Lenkballon beglücken wollten. *Victor Silberer.*

DIE GORDON BENNETT-SIEGER.

Der Gordon Bennett-Preis für Kugelballons ist heuer wieder nach Amerika gewandert, Ralph H. Upson als Führer des Ballons »Goodyear« hat ihn mit R. A. L. Preston als Begleiter und Helfer errungen und damit die Zahl der amerikanischen Siege in dem Wettstreit um die stolze Trophäe auf vier erhöht. Das nustehende Bild zeigt die beiden sympathischen jungen Männer, deren Erfolg hauptsächlich aus der kühnen Taktik hervorging, die sie einschlugen. Sie waren die einzigen, die über das Meer flogen, sie überquerten den Ärmelkanal, landeten nach einer Fahrtdauer von 43 Stunden 10 Minuten in England, 7 km nördlich von Bridlington in der Grafschaft York und erreichten dadurch mit 642 km die größte Distanz in diesem Wettfliegen, die übrigens die kleinste ist, womit der Gordon Bennett-Preis je gewonnen wurde.

Die Witterungsverhältnisse waren diesmal einer Weitsahrt äußerst günstig, der Wind ging überaus schwach und führte dabei die meisten Ballons im Kreise

berum. Die einzige meteorologische Möglichkeit, halbwegs Fahrt zu bekommen, lag darin, sich eine Luftströmung zu nutze zu machen, die im Bogen nach der Nordküste Frankreichs führte, aber damit die Gefahr in sich barg, daß der Ballon auf die offene See verschlagen werde. Diesem Risiko setzten sich nun die zwei Amerikaner ans. Sie gingen mit der Waghalsigkeit der Jugend vor — sie waren nicht nur die jüngsten unter allen Be-

GESCHWINDIGKEIT IST KEINE HEXEREI.

Bei dem großen internationalen Wettbewerb der Aéroplane in Reims hat zum erstenmal ein Mensch in einer Stunde mehr als 200 km zurückgelegt. Es war dies der Franzose Prévost, der auf einem Deperdussio-Eindecker die vorgeschriebenen



DIE SIEGER DER GORDON BENNETT-WETTFAHRT.

RALPH H. UPSON.

R. A. L. PRESTON.

werbern, sondern hatten auch die kürzeste aëronautische Laufbahn. Beide blickten auf kaum ein Dutzend Aufstiege im Ballon zurück. Noch dazu war ihr Material in recht schlechtem Zustande. Aber sie stiegen mit der Absicht in die Gondel, irgend einen kühnen Streich auszuführen; wie ernst es ihnen damit war, bewiesen sie, indem sie vorher einem ihrer Freunde ihren letzten Willen anvertrauten. Tatsächlich brachte ihnen übrigens die Fahrt über den Kanal, den sie in der Nähe von Cherbourg erreichten, keinerlei Gefahr, sie kamen direkt nach England und über dessen Boden nordwärts.

Upson ist ein Neffe von F. S. Lahm, dem ersten Gewinner der Gordon Bennett-Trophäe.

200 km in 59 $\frac{3}{4}$ Minuten bewältigte. Und drei andere Flieger kamen seiner Leistung überaus nahe. Abgesehen von der Geschicklichkeit des Piloten, der durch haarscharfes Umfliegen der die Bahn markierenden Grenzpfähle jedem Zeitverlust vorzubeugen strebt, sind diese Leistungen selbstverständlich ganz durch die Beschaffenheit der Maschinen bedingt, die in ihrer verhältnismäßig kleinen Masse eine unheimliche Kraft bergen. In dem Rotationsmotor so einer ganz modernen Rennmaschine stecken ja nicht weniger als 160 Pferde.

Und dabei sind die Aéroplane dieser Art nicht etwa größere als andere; sie sind, wenn man die Tragflächen anblickt, sogar kleiner. Die Spannweite der Flügel beträgt krappe 10 m und ihr Flächenausmaß ist bloß 8—10 m² groß, also geradezu lächerlich gering für ein Gewicht von 500 bis 650 kg. Es ist begreiflich, daß solche Maschinen schon einer riesigen Geschwindigkeit bedürfen, um sich überhaupt schwebend zu erhalten. Es sind Ungetüme, nur für die Zwecke der größten Schnelligkeitsaufzucht konstruiert und ohne sonstige praktische Bedeutung. Nichtsdestoweniger liegt in den erreichten Zahlen ein Gewinn. Hat es die Motorentechnik überhaupt möglich gemacht, mit irgend welchen Maschinen, und wären sie Ungetüme, 200 km und mehr pro Stunde zu durchsauen, so darf man von ihr auch immer bessere Hilfsmittel für die normale Fliegerei erwarten.

Bringt man die ungeheuren Geschwindigkeitsziffern mit den wirklich ausgeführten Fernflügen über Land und Meer zusammen, so kommen märchenhafte Reisen heraus, welche den Traum des magischen Ortswechsels fast illusorisch machen.

Das Zauberpferd und der magische Teppich haben vor dem Überaéroplan von heute kaum einen anderen Vorsprung mehr als den, daß sich mit ihnen — wenn wir den Berichten aus Tausend und eine Nacht glauben wollen — bequemer reisen ließ. Die Bequemlichkeit und, was eigentlich weit grundlegender ist, die Sicherheit lassen freilich bei der Flugmaschine desto mehr zu wünschen übrig, je mehr sie bloß auf Schnelligkeit gebaut ist; also je spärlicher gemessen die Tragflächen sind und je mehr man überhaupt an Gewicht gespart hat.

Was die Sicherheit des Aéroplans vom rein flugtechnischen Standpunkt anbelangt, kann man sich gegenwärtig eigentlich schon viel weniger beklagen als vor, sagen wir ein oder zwei Jahren. Ich verweise auf die sonderbaren Flugkunststücke des französischen Piloten Pégoud und einiger anderer, die Ähnliches zuwege gebracht haben wie er. Ich erinnere mich an einige Diskussionsabende im ehemaligen Wiener Flugtechnischen Verein, die sich an Vorträge des verstorbenen österreichischen Altmeyers Wilhelm Kress angeschlossen. Als die ideale Flugmaschine wurde damals jene bezeichnet, die, wenn in der Luft umgeworfen, sich wieder aufrichtet. Nun — ich weiß zwar nicht, wie sich ein führerloser Blériot-Eindecker benehmen würde, wenn man ihn in 1000 m Höhe auf den Rücken legt; aber von sachkundiger Hand gelenkt, richtet er sich prompt auf, das hat Pégoud handgreiflich nachgewiesen. Und dazu versichert dieser wackere Flieger, daß die S und die O, die er tollkühn in der Luft beschrieb, gar nicht besonders schwierig seien. Mit der von ihm benutzten Blériot-Type könne jeder geschulte Pilot das Kunststück nachmachen.

Freilich gibt es manche Einwände gegen den Wert der Flugexperimente Pégouds. Wenn nämlich das Umstürzen des Apparates in 1000 m oder wenigstens ein paar hundert Meter Höhe erfolgt, so

hat man reichlich Zeit, den Apparat wieder aufzurichten; häufig gerät aber der Flieger unmittelbar vor dem Landen, in geringer Entfernung vom Boden, just in die gefährlichsten Fallböden und »Luftlöcher«: da bleibt dann keine Zeit zum Aufrichten, sondern es erfolgt der unvermeidliche Sturz.

Man hört und liest über den Wert der Experimente von Pégoud die verschiedensten Stimmen. Manche glauben, Pégoud habe nicht nur sich, sondern die ganze Flugtechnik auf den Kopf gestellt, andere erblicken in den Kehrtflügen keinen wesentlichen Fortschritt; einige bewundern die unerhörte »Stabilität«, die da bewiesen wird, andere warnen vor solch einer »Labilität«.

Major Duchéne vertritt im »Aérophile« energisch den Standpunkt, daß ein Aéroplan, den man beim besten Willen nicht zum Kippen bringen kann, jedenfalls wertvoller ist als derjenige, den Pégoud benutzt. Bei diesem Apparate sind gerade solche Adaptierungen vorgenommen worden, daß das Kippen in jeder Richtung erst möglich wurde. »Ich finde es unzulässig, einen Aéroplan kippsicher (inchavirable) zu nennen, den man zuerst just zum Kippen bringt, um ihn nachher aufzurichten. Wäre es ganz gewiß, daß ein solches Flugzeug in allen Fällen, wo es umkippt, wieder aufgerichtet werden kann, dann könnten wir in einer solchen Konstruktion einen wirklichen Fortschritt erblicken. Das ist nun aber nicht der Fall. Damit der umgekippte Aéroplan wieder aufgerichtet werden könne, muß er sich erstens im Moment des Kippens in ziemlich beträchtlicher Höhe über dem Erdboden befinden; zweitens muß der Pilot die Geistesgegenwart bewahren, die Beordnungsorgane ganz langsam in Tätigkeit zu setzen. Unter diesen Umständen ist zu befürchten, daß die Möglichkeit zahlreicher Unfälle nach wie vor bestehen bleibt. Meiner Meinung nach erhöht die Verstärkung des Effekts der Beordnungsorgane (wie bei Pégouds Apparat) die Gefahr des Umkippens: selbst wenn sich die Vorzüge und Nachteile dieser Effektverstärkung die Waagschale hielten, das heißt, wenn die Effektverstärkung nach dem Umkippen auch ein leichteres Wiederaufrichten ermöglichen sollte, könnte ich daher eine derartige Anordnung keineswegs als Fortschritt ansehen. Denn in meinen Augen besteht der Fortschritt nicht darin, daß es dem Flugzeug ermöglicht wird, sich im Falle eines Kippens wieder aufzurichten, sondern vielmehr darin, daß das Umkippen des Apparates überhaupt unmöglich gemacht wird.«

Aus Berliner Berichten sind die Ansichten einiger deutscher Fachleute zu entnehmen:

Major von Tschudi, der Leiter des Flugplatzes Johannisthal, gibt seine unvorhehlenden Begeisterung für die glänzenden Leistungen Pégouds Ausdruck. Er sieht durch die an das Wunderbare grenzenden Flüge des französischen Piloten seine schon oft verfochtene Behauptung von neuem bekräftigt, daß dem Aviatiker in der Höhe die allergeringste Gefahr droht. Daß durch die jetzt gemachten Erfahrungen sofort eine glänzende Umwälzung in unserem Flugzeugbau hervorgerufen werden wird, glaubt Major von Tschudi vorläufig nicht. Jedenfalls ist aber

nach seiner Ansicht den Flügen Pégons ein eminent praktischer Wert für die Zukunft der Aviatik nicht abzuspochen.

Professor Dr. Berson vertritt den Standpunkt, daß diese Flüge einen außerordentlichen Fortschritt in der Beherrschung der Luft darstellen. Ob es dem Franzosen gelingen werde, seinen Schülern eine ähnliche souveräne Geschicklichkeit beizubringen, sei eine andere Frage. Aber wenn dies auch nicht der Fall sein sollte, so wäre doch zu hoffen, daß unsere Flieger in kritischen Situationen sich der von Pégoud gezeigten Kunstgriffe erinnern und durch kaltsblütige Verwendung seiner Flugprinzipien manche Katastrophe vermeiden würden, die heute noch in bedrohlichen Lagen dem Piloten und seinem Apparat verhängnisvoll würden.

Der Flieger Vollmöller hält die Maschine Pégons für ein nettes Spielzeug, das vermutlich bei dem ersten größeren Überlandflug versagen würde. Sollte es gelingen, einen Flugapparat zu bauen, der bei größerem Gewicht und festerer Bauart, als die der Blériot-Eindecker aufweise, sich trotzdem ähnlich stabil in allen Lagen in der Luft erweise, so würde diese Erfindung das große Los in der Flugtechnik bedeuten. Vorläufig sei man aber von diesem Grade der Vollkommenheit aus technischen Gründen noch weit entfernt.

Pilot Sedlmayr spricht sich dahin aus, daß die Leistungen Pégons zwar rückhaltlos als einzig in ihrer Art zu bewundern seien, so derartigen Flügen sei jedoch eine so überaus leichte Maschine, wie sie Pégoud führe, unerläßliche Vorbedingung. Der Blériot-Apparat wiegt kaum fünf Zentner. Bei einem derartig leichten Gewicht wäre es für den Motor eine Kleinigkeit, den Apparat durch alle kritischen Situationen hindurchzuziehen.

Daß die Flugtechnik durch die Kunststücke Pégons nicht auf den Kopf gestellt wurde, spricht Oberst Suchomel ganz richtig aus:

„Ausschließlich durch die abnorm großen Steuerflächen ist es dem Piloten möglich, seine Maschine so rasch herumzuwerfen und steil in die Kurven überzugehen, ohne Gefahr zu laufen, mit dem Apparat abzurutschen. Auch der Flug auf dem Rücken der Tragflächen ist nicht so gefährlich, als wie es für den ersten Moment aussieht mag. Nach vielen Versuchen von Eiffel und Professor Riabouchinsky in Koutchino ist die verkehrte gewölbte Tragfläche bedeutend stabiler als die normale Tragfläche, nur ist deren Auftrieb etwas kleiner, der Stinwiderstand jedoch verhältnismäßig sehr groß. Trotz ihrer großen Stabilität wird daher diese Tragfläche nicht in der Praxis verwendet, da sie infolge des großen Stinwiderstandes zu unökonomisch ist. Daß diese Versuchsergebnisse sich auch in der Praxis bewährten, haben am besten die Flüge Pégons gezeigt. Pégoud wird zweifellos in kürzester Zeit Nachahmer finden. Vorerst freilich nur einzelne, in der Folge wird aber ein System in diese Kunstflüge gebracht werden, selbstverständlich mit jener Beschränkung, die diese Art des Fliegens von persönlichen Momenten abhängig macht. Über Sicherheit, Besonnenheit und eine bestimmte Größe von Wagemut muß ein derartiger Flieger unbedingt verfügen. Das sind aber Eigenschaften, die nicht bei jedem anzutreffen sind, weshalb die Zahl der Flieger à la Pégoud vorerst nur eine sehr beschränkte sein wird.“

Der berühmte französische Flieger Leblanc soll in Berlin erklärt haben, er würde nicht für eine Million so einen Pégoud-Flug versuchen wollen. Im großen ganzen besteht die vorherrschende Ansicht, daß diese Kunststücke etwas sehr Persönliches seien: es gehört ein Mensch besonderer Art dazu. Nerven wie Stahl, einen kühlen Kopf, Geistesgegenwart und Selbstvertrauen in ungewöhnlichem Maße muß ein solcher Mann besitzen, sonst ist das Unglück rasch geschehen!

Eine vermeidliche Quelle der Unsicherheit und gewiß die Ursache vieler Unfälle ist die mangelhafte Fachbildung und wohl auch die Nachlässigkeit jener Leute, die gerade das Gegenteil nötig hätten. Ein deutscher Fachmann, Ingenieur Schnetzler aus Frankfurt, erzählt in dem Jahrbuch der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Flugtechnik haarsträubende Beobachtungen von einem deutschen Flugplatz, den ich nicht nennen will. Er schreibt unter anderem: »So fand ich an einem Apparat, daß im Stand die unteren Spandrähte schlaff waren. Auf Befragen antwortete der Erbauer: »Ja, die spannen sich doch von selbst, wenn der Apparat in der Luft auf den Flügeln liegt!« — »Aber dann sind ja die oberen Drähte schlaff.« — »Das macht doch nichts, die haben doch auch beim Fluge nichts zu tragen!« — »Wenn nun aber bei böigem Winde die Flügel einmal abwechselnd Ober- und Unterdruck bekommen, dann bekommen Sie große Schlagbeanspruchungen der Drähte.« — »Die bekomme ich doch auch, wenn die Drähte gespannt sind.« — Und in der weiteren Diskussion wurde mir klar, daß der Erbauer des Apparates keinen Schimmer von dem hatte, was man mit »kinetischer Energie« bezeichnet. Ich glaube, man muß gar nicht erst den wissenschaftlichen Begriff der »kinetischen Energie« kennen, um den großen Unterschied zwischen der Beanspruchung schlaffer und gespannter Drähte sich zu vergegenwärtigen; wenn ich einen Spagat zerreiße, tue ich es nicht durch ruhiges Ziehen, sondern durch eine schnellende Bewegung, wodurch der zuerst schlaffe Faden plötzlich gespannt wird. Dieser »Schlagbeanspruchung« gibt der für meine Hände sonst unerreißbare Spagat nach. Die Kenntnis so einfacher Dinge sollte man wahrhaftig von einem Flugzeugbauer voraussetzen dürfen. Ingenieur Schnetzler erwähnt noch viele ähnliche Fälle wie diesen, so daß man sich wahrhaftig an den Kopf greifen und sich fragen muß, welchem guten Stern man es denn zu verdanken hat, daß nicht noch weit mehr jener Todesstürze sich ereignen, deren grausige Aufzählungen in unermüdlicher Regelmäßigkeit in den Spalten der Tagesneuigkeiten prangen. Größere Sicherheit beim Flug ist also zu erwarten, wenn die Leute, die damit zu tun haben, eine bessere wissenschaftliche Durchbildung erhalten; und zwar ist eine solche einerseits auf physikalisch-technischem Gebiete, anderseits auch in der Meteorologie wünschenswert.

Ingenieur Schnetzler machte die Erfahrung, daß viele Flugzeugbauer meinen, mit dem »Gefühl« ließe sich alles machen; mit solchen »Fachleuten« ist freilich schwer eine ernste Unterredung in technischen Fragen zu führen. Ein weiteres Beispiel sei herausgegriffen: Es war dem genannten Autor bei einer Maschine aufgefallen, daß die Drähte im Vergleich zu dem schrägen Angriffswinkel an den Tragholmen zu schwach schienen. Auf Befragen erhielt er die Antwort: »Mit denen fliegen wir seit drei Jahren, und es ist noch keiner gebrochen!« Daß die Drähte nach einer ganz bestimmten Ge-

brauchszeit durch neue ersetzt werden müssen, ist nach seinen Beobachtungen noch lange nicht bei allen Konstrukteuren durchgedrungen. Rohre fand er zur Befestigung von Drähten gerade an den Stellen durchbohrt, an denen sie am meisten beansprucht werden. Er hatte auch Gelegenheit, zuzusehen, wie die Holzschrauben zur Befestigung der Drähte an den Holzholmen eines Zweideckers eingedreht werden: »Das Loch wurde mit einer Ahle vorgerieben (statt gebohrt), die Schraube mit dem Hammer fast ganz eingetrieben und nur die letzten zwei oder drei Deckungen eingedreht. Ich machte einen Piloten darauf aufmerksam: »Das hat nichts zu sagen, der Draht hat ja kaum was zu tragen.« — »Warum ist er dann so dick, daß er 600 kg tragen kann?«

Die Quelle der Geschwindigkeit des Aéroplans ist auch eine solche der Unsicherheit; ich meine den Motor. Es ist nicht anzunehmen, daß Roland Garros für seinen grandiosen Mittelmeerflug von Toulon nach Tunis einen unzuverlässigen Motor gewählt und ihn vor dem Flug ungenügend überprüft hat. Dennoch wurde er zwischen der französischen Küste und der Insel Korsika von einem Motordefekt überrascht. Irgendein im Augenblick nicht gleich kenntlicher Bestandteil (es war, wie man meldet, die Feder eines Ventils) sprang durch die Motorhaube und sauste vor den Augen des Aviatikers in die Tiefe. Von welchem Gefühl muß dieser Mann gepackt worden sein, als er, mitten über der großen Wasserrüste, das Schreckgespenst des Motorstillstandes vor sich sah? Er war vom Glück begünstigt. Das federlose Ventil hemmte den Motor nicht, sondern brachte ihn bloß zu einem gewissen Vibrieren — einem Vibrieren, das die ganze Fahrt hindurch schauerlich genug geklungen haben mag. Roland Garros, der Mann mit den eisernen Nerven, gibt selber gern zu, daß ihn zeitweise grause Angst gepackt hat. Man kann sich lebhaft genug vorstellen, was er aus dem drohenden Brummen im metallenen Herzen seines Aéroplans heraushören mochte: »Bereite dich vor! Bereite dich vor!»

Wenn nicht der bloße Zauber der Geschwindigkeit angestrebt, sondern auf eine rationelle Ausnützung der Tragfähigkeit eines gut konstruierten Aéroplans gesehen wird, die weniger den Rekords als den technischen Vervollkommnungen dienen, kann man sich zum Teil auch von der Unzuverlässigkeit der Motoren losmachen. Es gibt heute bereits Flugmaschinen mit mehreren Motoren, bei denen der eine Motor für den anderen »im Verhinderungsfalle einspringen« kann, wenn ich so sagen darf. Wenn die Berichte über die Leistungen des Riesenaéroplans von dem russischen Ingenieur Sikorsky nicht so gut dokumentiert wären, würde man sie sicher bezweifeln, so Schönes sagen sie aus. In diesem Riesensfahrzeug, das einmal, mit acht Personen bemannt, 1 Stunde 54 Minuten lang flog und dabei 90 km zurücklegte, sieht man das Auskunftsmittel der Motorenmehrzahl mit ermueterndem Erfolg angewendet. Der Apparat hat vier

Motoren (von je 100 Pferdekraften), er fliegt aber nicht nur dann, wenn er von allen vier Motoren angetrieben wird, sondern auch noch mit dreien oder nur zweien. Er kann also zwei Motorpannen im Fluge überdauern. Aber noch mehr: die große Masse eines Fahrzeuges dieser Dimensionen gestattet ein hin und her gehen der Bemannung, so daß der in Panne geratene Motor unter Umständen von den Mechanikern im Flug repariert und wieder in Gang gesetzt werden kann. Dabei kann man dem so zweckmäßig eingeteilten Flugschiff: des Ingenieurs Sikorsky nicht etwa Langsamkeit zum Vorwurf machen; es soll bis zu 110 km in der Stunde entwickelt.

Wenn so der Bau der Flugmaschinen fort-schreitet, wird man zwar nicht, wie es uns einige Konstrukteure glauben machen wollen, so sicher wie in einem Automobil damit fahren, aber es werden jene Leistungen unerhörter Schnelligkeit (Toulon—Tunis in sieben Stunden!) einen Grad von Sicherheit erlangen können, der über die ärgste Gefährlichkeit hinaushilft. *Herbert Silberer.*

INNSBRUCK—ZÜRICH IM BALLON.

Der Verein für Luftschiffahrt in Tirol, der bisher ca. 80 Freiballonfahrten aufzuweisen hat, ist nun auch mit dem braven Alpenüberflieger »Zeppelin« an die Eroberung der Schweiz gegangen. Am 17. Oktober trug der »Zeppelin« vier Herren, Hermann Schwaighofer als Führer, Oberingenieur Albert, Hugo Rück und Gehrert, von Innsbruck nach Zürich. Einer der Herren berichtet über diese schöne ballonsportliche Leistung:

Die Nacht hatte nicht gehalten, was der klare Abend versprochen, und als in den ersten Morgenstunden die Vorbereitungen zum Aufstiege getroffen wurden, hatte sich der Mond hinter dichte Wolkenschleier verkrochen, die bis zur Hungerburg herantrugen, dazu wehte ein ziemlich starker Bodenwind, der vereint mit der herrschenden Dunkelheit die Füllung unseres »Zeppelin« nicht gerade angenehm machte. Aber die Zuspitze hatte noch am Abend vier Sekundenmeter Nordwind gemeldet und schönes Wetter vorausgesagt, so daß wir hoffen konnten, eine aussichtsreiche Fahrt in südlicher Richtung zu machen.

Um 4 Uhr 50 war alles zur Abfahrt bereit und kurz darauf verließen wir mit 1900 m³ Gas, 33 Sack Ballast und ziemlich starkem Auftrieb den Boden. Der prächtige Tiefblick auf die beleuchtete Stadt war uns nicht lange vergönnt, nach wenigen Minuten bereits legte sich ein dünner Schleier um die vielen Lichter, der immer dichter wurde, bis die Welt unter uns im Grau verschwand. Ein Sack Ballast wurde geopfert, um schneller durch die undurchsichtige Decke zu kommen und gleichmäßig stieg das Aneroid. In einer Höhe von 1400 m schimmerte weißes Licht durch den Dunst und einige Augenblicke später flog

unser Ballon in die klare Vollmondnacht hinaus. Wie zu Eis erstarrt ragten ringsum die Berge, die das Inntal umstehen, im Silberlicht und an ihren Felsleibern stante sich ein schäumendes Wolkenmeer, das, soweit das Auge reichte, bis zu einer Höhe von 1400 m die Täler füllte. Man konnte sich in die graue Vorzeit zurückgesetzt wähnen, wo der mächtige Inntalgleitscher seine ungeheuren Eismassen talwärts schob.

Langsam näherten wir uns der Rumerspitze und zogen an ihr vorbei gegen das Unterinntal; manchmal tauchte der Korb in die grauen wogenden Massen und mußte durch Ballastieren wieder zur Höhe gebracht werden; bei jedem Hervorkommen konnten wir dann das prächtige Schauspiel eines Mondregenbogens beobachten. Rasch verging die Zeit; es war bereits 6 Uhr und wir standen noch immer in der Gegend der Kaisersäule; das schöne Stahlblau des Nachthimmels hatte sich bereits in fahles Dämmergrau verwandelt und im Osten begann es langsam zu tagen. Um das Kaisergebirge und die Leoganger Steinberge floß orangefarbiges Licht, das sich mit dem zarten Meergrün des Osthimmels vermischte und weit drinnen im Stubai glänzten Zuckerhütl und Schrankogel in rosigem Frühschein.

Da ging, es war 6 Uhr 30 früh und wir standen 2000 m hoch in der Gegend der Taurer Alpe, ein leises Zittern durch den Korb und ließ auf baldige Richtungsänderung schließen. Wir glaubten natürlich nichts anderes, als daß wir den »markierten« Weg über Zillertal und Tauern einschlagen würden, waren aber sehr angenehm überrascht, als wir erkannten, daß wir direkt »kehrt« gemacht hatten und ziemlich rasch westwärts trieben. Um 6 Uhr 45 waren wir bereits bei den Seegruben und konnten das prächtige Schauspiel eines herrlichen Sonnenaufganges über dem Nebelmeer beobachten; 10 Minuten später hatten wir das unter der Wolkenbank versteckte Innsbruck hinter uns und fuhren in 2300 m Höhe am Brandjochkreuz vorbei gegen die Südbastürze der Solsteinkette. Im 35 Kilometer-Tempo zogen wir so inntalaufwärts über die Solsteinhütte und die Ausläufer der Reitherspitze gegen die Mieminger. Herrliche Blicke boten sich auf Karwendel und Wetterstein zu unserer Rechten, während linker Hand in langer Zeile Stubai und Sellraier ihre stolzen Gipfel in den blauen Äther reckten; besonders schön präsentierte sich der Linsener Fernerkogel, Breiter Grieskogel und Strahlkogel. Um 7 Uhr 35 passierten wir die Hohe Munde in 2650 m Höhe, während unter uns noch immer die dicken Nebel brodelten und in der nächsten halben Stunde ließen wir die Felsgrate der 20 km langen Miemingerkette an uns vorbeiziehen. Nur wenige hundert Meter von den kahlen Felsmauern entfernt und in fast gleicher Höhe wie die Gipfel war dieser Teil der Fahrt für die Bergsteiger im Korb von ganz besonderem Interesse. Um 8 Uhr lichteten sich in der Gegend

von Nassereith die Nebel und gaben den Blick frei auf die dunkelblauen Fernseen und das Ehrwalderbecken mit seinen von der Zugschneise überragten Ortschaften. Wir behielten unsere Westrichtung bei und kamen in das erst jüngst erschlossene Gebiet der Heiterwand, deren turmgekrönten Grat wir entlang flogen, bis wir auf das Dach der neuen Anhalter Hütte hinunterblickten und damit bereits ins Gebiet des Lechtals gekommen waren; über dem Gipfel der Namlosen Wetterspitze und der Ortschaft Bachlabb im Pfafflar erreichten wir um 8 Uhr 47 das Lechtal selbst bei Häselgehr. Immer prächtiger gestaltete sich die schier unendliche Aussicht, links hatten wir jetzt die wilden Felsgestalten des Parzins, wie Schlenkerspitze, Dremmel und Bergwerkskopf, an die sich die Königin der nördlichen Kalkalpen, die Parseierspitze mit ihren Trabanten Davinkopf und Eisenspitzen anschloß.

Und über diese Kalkspitzen hinweg schweifft der Blick zu den Urgebirgskolossen des Kaunergrates, wo Watzenspitze, Rofelewand und Veißspitze ihre stolzen Häupter erheben; und darüber hinaus zu dem Eisriesen des Ötztals, hinter denen sich in weiter Ferne die Ortlergruppe aufbaut. Wir haben nicht Zeit, die Fernsicht lange zu bewundern, denn schon sind wir mit dem Ballon selbst wieder mitten in den Bergen, die Hornbachette mit den herrlichen Felsgestalten der Urbeleskar- und Bretterspitze ist es, die sich uns entgegenstellt; beim großen Krottenkopf überfliegen wir die Kammlinie und gelangen so ins Allgäu, wo sich über Oberstdorf noch Nebel lagern. Die steilen Höfats und den mächtigen Hochvogel begrüßen wir zu unserer Rechten, während wir uns rasch der schön verschnittenen Mädelegabelgruppe nähern, die wir zu unserer Freude bei ihrem schönsten Gipfel, dem mauer-glatten Felsorn der Trettachspitze, überschreiten. Im Weiterfahren ließen wir das Hohe Licht, den Bieberkopf und den Mitterstein links liegen und statten dem Kleinen Walsertal einen Besuch ab, wobei wir die riesigen Lawinenverbauungen sahen, die hier zum Schutze der Bewohner angelegt wurden. Kurze Zeit später schwebten wir zwischen Hopfreen und Schoppau über dem Bregenzerwald und hatten Gelegenheit, seine interessante Bergwelt zu studieren. Nach Süden öffneten sich wieder schöne Blicke über die Berge des Klosteraltals hinweg auf die prächtigen Felsgestalten des Ferwall, auf Sirretta und Rätikon, bis zu den Firnen der Bernina. Über die begrünten Berge, die das Walsertal begleiten, erreichten wir um 10 Uhr 32 das nebelfreie Rheintal bei Rankweil und querten sieben Minuten später genau über der Rheinbrücke bei Meiningen die Schweizergrenze. Sehr schön war hier die Vogelschau auf die vielen Ortschaften des breiten Tales und der Blick auf den östlichen Teil des Bodensees mit Bregenz und Lindau; gegen Westen hin breitete sich ein ungeheures Nebelmeer, aus dem in unserer Fahrtrichtung der Hohe Kasten mit seinem Hotel am

Gipfel, Säntis und Altmann hervorschauten; um 11 Uhr zogen wir an diesen geologisch sehr interessanten Gipfeln vorbei und hörten aus dem Nebel unter uns die Glocken von Appenzell. Nacheinander erschienen nun die Berge der Nordostschweiz; die markanten Gestalten der Sieben Kurfürsten, die den Walensee umstehen, zeigten uns ihre Nordflanken und hoben sich prächtig von der sich dahinter aufbauenden Tödikette ab. Der Beherrscher von Glarus, der Tödi selbst, imponierte durch seine wuchtigen Formen und durch seine Selbständigkeit, indem er seine Nachbarberge um fast 400 m überragt.

Die Appenzeller Berge waren schon weit zurückgeblieben und wir flogen mit noch immer unverminderter Geschwindigkeit über das Toggenburgerland, dessen Wälder und Almen dicke Nebelschwaden bedeckten. Im Süden ragten die Hörner der beiden Mythen aus dem dicken Nebel und boten uns prächtige Orientierung; nach einer halben Stunde erblickten wir die südöstlich vor uns und konnten dadurch feststellen, daß wir in der Züricher Gegend angelangt seien. Wir beschlossen nun, um nicht in die Großstadt hineinzufallen, vorerst noch eine halbe Stunde weiterzufahren, und in der Aarauergegend die Wolkendecke zu durchbrechen. Vorerst genossen wir noch einmal von unserer jetzt 3500 m hohen Warte ein unvergleichliches Panorama. Vor allem fesselte uns jetzt der Blick auf die Viertausender des Berner Oberlandes, von denen wir Finsteraarhorn und das berühmte Dreigestirn Jungfrau, Mönch und Eiger wohl unterscheiden konnten. Um diese hochragende Eismasse reichten sich rechts und links in unendlicher Zahl die Firngipfel und Felshörner der West- und Ostalpen von den Grenzmarken Frankreichs bis zu den grünen Vorbergen im bayerischen Allgäu. Über der hügeligen Nordschweiz lag noch immer das blendende Nebelmeer, das mit seinem südlichsten Arm die hotelgekrönten Aussichtsberge beim Vierwaldstättersee umflutete und Rigi, Pilatus und Stanserhorn zu Inseln machte. Im Norden lugten die sanftgeformten Höhen des Schwarzwaldes und der Vogesen aus dem weißen Brei und im Westen beschloß der lange Zug des Jura die herrliche Aussicht. Über all diese Herrlichkeit spannte sich ein wolkenloser Himmel und während sandte die Sonne ihre goldenen Strahlen hernieder, kein Wunder, daß die entzückten Ballonfahrer nur ungern von den stolzen Höhen Abschied nahmen. Ein letzter Blick noch in die Runde, dann wurde der Ballon durch Ventilzug ins Fallen gebracht und bald tauchten wir in die grauen Nebel ein. Der Höhenmesser zeigte 1300 m und von der Erde herauf, die sich unseren Blicken entzog, vernahmen wir allerlei Geräusche; Hunde bellten, ein Motorrad knatterte, ein Wagen rasselte, Lokomotiven piffen und schnauften, so daß wir annehmen konnten, daß wir uns nicht allzu hoch über einer ziemlich bevölkerten Gegend befinden. Größere Stadt konnte wohl keine unter uns sein,

da wir das Spektakel der Trambahnen vermißten. Daß wir uns in der Züricher Gegend befanden, das wußten wir und gingen wegen der dortigen Hügel, die oft ziemliche Höhen erreichten, vorsichtig zu Werke. Es bedurfte noch mehrerer Ventilzüge, um den Ballon durch den Nebel hindurch zu bringen, endlich kam er ins Fallen und neugierig schaute jeder in die Tiefe, um Land zu entdecken; nach wenigen Minuten erblickten wir durch den Nebelschleier einen geraden weißen Strich, der sich als Straße entpuppte und gleich darauf konnten wir unter uns eine größere Ortschaft mit Bahnhof erkennen. Hinter einem fabriksartigen Gebäude dehnte sich eine Wiese, der wir gerade zuerteilten. An deren Beginn berührte das Schlepptau das Gras und kurz nachher rissen wir etwa 10 m über dem Boden den Ballon wegen der Nähe einer Starkstromleitung. Nach dem schwachen Aufprall blieb der Korb aufrecht stehen und die Hülle, schon ihres Gases beraubt, legte sich vorüber platt auf die Wiese. Wir waren um 1 Uhr 50 Minuten mittags nach neunstündiger überaus herrlicher Überquerung der gesamten nördlichen Tiroler und Schweizer Kalkalpen 200 m vom Bahnhof Wallisellen, eine Gehstunde von Zürich, sehr glatt gelandet. Unser Ballastvorrat betrug noch 14 Sack und wir hätten noch stundenlang weiter fahren können; doch hatten wir Richtung auf die französische Grenze und die Verbotszonen im südlichen Elsaß und zogen deshalb vor, in der Nähe von Zürich niederzugehen.

Eine Völkerwanderung der Einwohnerschaft begann nun zur Landungsstelle und wir hatten Mühe, die Leute vom Ballon fernzuhalten. In kaum einer Stunde war alles verpackt und am Bahnhof aufgegeben. Zu erwähnen ist das taktvolle Auftreten der Schweizer Kantonspolizei, die nur um Legitimierung ersuchte und uns sonst in keinerlei Weise belästigte. Um 4 Uhr saßen wir schon in Zürich im Hotel und feierten die höchst gelungene erste Schweizerfahrt eines Tiroler Ballons bei feurigem Veltliner. *H. Sch.*

PARIS—KAIRO.

Der französische Aviatiker Dancourt ist am 21. Oktober in Paris in Begleitung eines Passagiers aufgestiegen, um über München—Wien—Budapest—Bukarest—Varna—Konstantinopel—Aleppo—Jaffa—Jerusalem—Port Said nach Kairo zu fliegen.

Dancourt, der auf einige beachtenswerte aviatische Leistungen zurückblicken kann, will mit seinem projektierten Fluge beweisen, daß der Aviatiker über ausgedehnte unwirtliche Gegenden, über Gebirge, Wästen und Meere fliegen kann, ohne auf irgend eine fremde Unterstützung angewiesen zu sein. Der bisherige Verlauf seiner Luftreise hat aber nur gezeigt, daß er nicht einmal beim Überfliegen der kultiviertesten Gebiete vor Zwischenfällen sicher ist, die ein derartiges Reiseprogramm empfindlich stören, wenn nicht ganz unmöglich machen.

Sein 80 H. P.-Borel-Eindecker, in dem Herr Roux als Passagier Platz genommen hatte, konnte am ersten Tag infolge heftigen Windes nur sehr langsam vorwärts kommen, so daß die erste Zwischenlandung in Seus

120 km von Paris, vorgenommen werden mußte. Am zweiten Tage kamen die Luftreisenden bis Schiffhausen, wo sie ein dichter Nebel fünf Tage lang festhielt. Am 28. Oktober erreichten sie Augsburg und setzten tags darauf den Flug nach München fort, wo der Passagier zurückblieb, während Daucourt am 30. Oktober um 9 Uhr 45 vormittags zum Flug nach Wien aufstieg und nach ungefähr dreistündigem, diesmal glattem Fluge Aspern erreichte. Sein Begleiter legte diesen Teil der Strecke per Bahn zurück.

Am 2. November lagerte über der Donau so dichter Nebel, daß jede Orientierung unmöglich war. Der Aufstieg mußte am 10 Uhr verschoben werden. Nach einer Zwischenlandung in Raab erreichten die Flieger um 1 Uhr 35 das Rákoser Flügelfeld bei Budapest.

Auch am 3. November verzögerte der Nebel den Abflug. Erst um 1 Uhr 25 stieg der Apparat auf und flog über Szolnok nach Arad, wo er um $\frac{1}{4}$ 5 Uhr nachmittags eintraf.

Zum Fluge über die Karpathen startete Daucourt ohne Passagier am 4. November um $\frac{1}{10}$ 10 Uhr früh. Die Luftreise führte über Temesvár, Tarnoseverin und das Eisener Tor nach Crajevo, das der Aviatiker um 1 Uhr 35 erreichte.

Am 5. November flog Daucourt im Laufe des Vormittags nach Bukarest. Vom Flügelfeld Bancasa kamen ihm rumänische Aviatiker entgegen und eine große Menschenmenge bereitete dem Franzosen bei der Landung einen sympathischen Empfang.

Von Bukarest flog Daucourt mit Roux tags darauf glücklich nach Varna und von hier trat er am 7. November den Flug nach Konstantinopel an, wobei er der Weg über Schwarze Meer nahm. Einen Tag später wird darüber gemeldet:

»Konstantinopel, 8. November. — Man ist ernstlich besorgt um das Schicksal der französischen Flieger Daucourt und seines Passagiers Roux. Man weiß mit Bestimmtheit nur, daß er gestern um 10 Uhr vormittags in Varna aufgestiegen ist, um 250 km über dem Meere zurückzulegen und in Konstantinopel zu landen, doch ist er bis spät nachts in Konstantinopel oder dessen nächster Umgebung nicht gesehen worden. Man hält es für möglich, daß er ins Meer gestürzt ist; andernfalls wird angenommen, daß Daucourt vielleicht gezwungen war, in einer vom Kriege verwüsteten menschenleeren Gegend eine Zwischenlandung vorzunehmen, wobei er keine Nachricht geben kann.«

Die in dieser Meldung ausgedrückte Befürchtung ist glücklicherweise unbegründet: Daucourt ist, wie bei Schluß des Blattes mitgeteilt wird, glatt nach San Stefano gelangt.

ZUR KATASTROPHE DES »L. 2«.

Sowohl über die Ursachen als über den Verlauf der Katastrophe des zweiten deutschen Marineluftschiffes herrschen verschiedene Ansichten. Für das Widerspruchsvolle mancher Berichte werden in einem Berliner Blatte physiologische und psychologische Ursachen angegeben. Das Unglück muß sich unheimlich schnell abgespielt haben; so schnell, daß unzählige Beobachtungen kaum möglich gewesen seien. Als bester Beweis, wie schnell es geschah, wird die Aussage eines Augenzeugen angeführt, der nur etwa 300 m vom »L. 2« entfernt war, und bestätigt, daß die ganze eigentliche Katastrophe bis zum Absturz des völlig nackten Gerippes bereits vorbei war, als er die erste Explosion hörte — es handelt sich also nur um einen ganz geringen Bruchteil einer Sekunde, da sich ja der Schall mit 330 m pro Sekunde fortpflanzt.

Diese Schnelligkeit der Ereignisse muß nach der »Automobilwelt« zur Begründung der Tatsache herangezogen werden, ebenso die Tatsache, daß das normale menschliche Auge nicht im stunde ist, pro Sekunde mehr als sieben verschiedene Eindrücke als Bilder zum Gehirn zu leiten. Wer im Augenblick der Katastrophe sein Auge mehr auf die vorderen Gondeln richtete, habe diese zu-

nächst anflammen sehen, und wer zufällig in diesem Augenblick sein Auge mehr auf den mittleren Teil des Luftschiffes eingestellt hatte, der habe zuerst diesen brennen sehen. In der nächsten $\frac{1}{4}$ -Sekunde sahen beide Beobachter das ganze Luftschiff in Flammen und konnten auf Grund des menschlichen Sehvermögens nimmlich irgend welche darzwischenliegenden Vorfälle sehen, weil diese zu kurz waren, um aufgenommen zu werden. Was wiederum die Schallwirkung betrifft, so haben diejenigen mehr als zwei Explosionen gehört, die entweder auf dem Flügelfeld in höchstens ein paar hundert Meter Entfernung von der großen Ballonhalle gestanden sind, oder die dranhin auf dem Ballon Felde auf einer freien Ebene standen, die durch hohe Hausmauern abgegrenzt ist; es ist also logisch, daß diese Beobachter eine Echowirkung als weiteren Explosionsknall empfanden. Alles zusammengefaßt, würden also diese Überlegungen ergeben, daß es unergründlich bleibt, wo der Brand begonnen hat.

Betreffs der Ursache der Entzündung soll sich Major von Parseval dahin ausgesprochen haben, daß man niemals völlige Klarheit erhalten werde. »Die Zengen des Unglückes, die wohl die einzigen wären, etwas über den Grund der Katastrophe mitzuteilen, sind nicht mehr. Meiner Ansicht nach mag sich das Gas plötzlich selbst entzündet und die Hülle in Brand gesetzt haben, wodurch auch die Ballonetts explodierten. Diese Ansicht wird dadurch bestätigt, daß der Ballon wie ein Stein zur Erde gefallen ist.«

Im »Berliner Tageblatt« wurde gleichfalls der einleuchtende Standpunkt vertreten, daß man zu einer Gewißheit über die Ursachen der Explosion nicht kommen könne. »Sucht man nach den Gründen, so muß man sagen, daß eine volle Aufklärung freilich kaum jemals wird erfolgen können, da alle Teilnehmer der Unglücksfahrt tot sind. Man glaubte, nach den Erfahrungen bei den Marineluftschiffen, daß sich wenigstens eine Explosionsgefahr anscheiden lasse. Aber es ist selbstverständlich, daß auch an Bord des »L. 2« alle Vorsichtsmaßregeln getroffen worden waren, um eine Explosionsmöglichkeit auszuschalten. Nur daß ein erheblicher Unterschied zwischen einem Privatluftschiff und einem Kriegsluftschiff besteht. Auf diesem befinden sich Einrichtungen, die manche Explosionsmöglichkeit geben. . . . Es wurde in dem Blatte auch deutlich betont, daß man in dem starren Luftschiff auch in seiner vorgeschrittenen Form kein unbedingt brauchbares Kriegsinstrument erblicken könne. »Dazu sprechen noch die mannigfaltigen Unglücksfälle, von denen die starren Luftfahrzeuge im Laufe der Zeit betroffen wurden, eine zu deutliche Sprache. Die Katastrophe des »L. 2« hatte mit einer allzu heftigen Luftbewegung nichts zu tun. Das Wetter war wohl etwas böig, aber von einem Orkan konnte nicht die Rede sein. Auch daran, daß alle Vorschriften für die Führung des Luftschiffes erfüllt waren, ist schon deshalb kein Zweifel möglich, weil auch die Sachverständigen des Reichsmarinereamtes sich an Bord befanden. Und doch ist das Unglück geschehen. Hier liegen offenbar Schwierigkeiten in der Behandlung oder in der Konstruktion des starren Luftschiffes vor, die noch nicht völlig erkannt worden sind, die aber gesucht werden müssen, wenn wir zu wirklich kriegsbrauchbaren Luftfahrzeugen gelangen wollen. Das jüngste Unglück gewinnt noch dadurch einen besonders bedenklichen Charakter, daß unsere besten Sachverständigen auf dem Gebiete der Marineluftschiffe durch die Explosion getötet worden sind. Es wird erst wieder ein durchgebildeter Kreis von Sachverständigen herangezogen werden müssen. Soviel leuchtet die Katastrophe in jedem Fall, daß wir das hochgezeichnete Ziel noch längst nicht erreicht haben. Mögen wir immer der Eroberung der Luft nähergekommen sein, bis zur völligen Lösung der Aufgabe ist noch ein weiter Weg.«

»Bei dem Unglück kommt man mit dem allgemeinen Hinweis auf die Gefahren, die notwendig immer mit der Luftschiffahrt verbunden sein müssen, nicht weiter. Wenn trotz der strengsten Beobachtung aller Vorsichtsmaßregeln wie sie gerade bei dem letzten Aufstieg des »L. 2« vorausgesetzt werden muß, die verheerende Explosion sich ereignen konnte, dann wird man auf irgend einen verhängnisvollen Fehler im System schließen müssen. Und

die Notwendigkeit drängt sich von selbst auf, noch einmal jede einzelne Grundlage, auf die sich bisher der Bau der lenkbaren Luftschiffe, starren Systems stützt, auf sorgfältigste nachzuprüfen . . .

Die amtlichen Ermittlungen haben zu der folgenden offiziellen Darstellung der Ursachen des Unfalles geführt: »Bildung eines luftverdünnten Raumes in der vorderen Gondel, hervorgerufen durch die bei dieser Konstruktion erstmals angewandte Art des an der Vorderseite der Gondel befindlichen Schutzschirmes.

»Ansaugen des an der Unterseite des Luftschiffes austretenden Gases.

»Entzündung des in die Gondel hineingesogenen Gasgemisches durch einen Funken am Motor.

»Die Entstehungsmöglichkeit einer solchen verhängnisvollen Sangwirkung bei diesem neuartigen Schutzschirm haben weder die Konstrukteure der Marine noch die der Zeppelin-Gesellschaft vorausgesehen. Bis dahin hatte sich die bisherige Schutzschirmkonstruktion durchaus bewährt.

»In verschiedenen Veröffentlichungen haben Fachmänner und Laien ihre mutmaßlichen Ansichten geäußert, und unkontrollierbare Gerüchte sind entstanden. So soll der mit dem Luftschiff ungekommene Maschinist Lasch vor dem Aufstieg die Offiziere darauf aufmerksam gemacht haben, daß die Motoren nicht in Ordnung seien. Die Offiziere aber hätten auf der Fahrt bestanden mit der Begründung der Anwesenheit der Abnahmekommission. Für die Richtigkeit eines solchen, an sich sehr wenig glaubwürdigen Vorganges fehlt nicht nur jede Unterlage, sondern es ist festzustellen gewesen, daß das Verhalten der Motoren vor dem Aufstieg einwandfrei gewesen ist.

»Weiter soll die Zeppelin-Gesellschaft selbst und insbesondere der Luftschiffkapitän Gland die schwersten Bedenken gegen die angeblich von der Marineverwaltung geforderte Konstruktion des Luftschiffes, insbesondere gegen die Verlegung des Laufganges in das Schiff selbst, gehabt haben. Dies trifft nach einer ausdrücklichen Erklärung der Zeppelin-Gesellschaft nicht zu. Die Verlegung des Laufganges in den Schiffkörper ist auch zuerst von der Zeppelin-Gesellschaft angeregt worden. Derartige Bedenken der Gesellschaft sind auch schon deshalb völlig ausgeschlossen, weil andernfalls die über die Konstruktion vertraglich bestimmende und für sie verantwortliche Gesellschaft ganz selbstverständlich weder die vorhergehenden Werftprobefahrten vorgenommen, noch der Marine das Schiff auf der Fahrt von Friedrichshafen nach Johannisthal unter Führung des Kapitän Gland zur Abnahme vorgeführt hätte, noch endlich Kapitän Gland und seine Techniker als Vertreter der Gesellschaft an den weiteren Abnahmefahrten hätte teilnehmen lassen.

»Mit dieser auch im Namen der Zeppelin-Gesellschaft abgegebenen Erklärung werden alle Gerüchte und jede Legendenbildung widerlegt.

»Die nunmehr erkannten Gefahrenquellen werden künftig ausgeräumt.

»Über den hierzu einzuschlagenden Weg besteht zwischen Marine und Zeppelin-Gesellschaft völliges Einvernehmen.

Die Gewißheit, mit der in dieser Darstellung von der Erkenntnis der Gefahrenquellen gesprochen wird, ist beinahe überraschend.

Schließlich sei noch eine Übersicht der bisherigen Zeppelin-Luftschiffe und ihrer Schicksale mitgeteilt.

Nr. 1, gebaut 1900, demonstriert.

2, 1906, 1906 von der Verankerung losgerissen und zerstört.

3, 1906, im Militärbesitz, Standort Metz, 1913 als nicht mehr kriegsbrauchbar demonstriert.

4, 1908, 1908 bei Echterdingen zerstört.

5, 1909, 1910 bei Weilburg zerstört.

6, 1909, als Passagierluftschiff 1910 in Baden-Baden verbrannt.

7, 1910, als Passagierluftschiff »Deutschlands« 1910 im Tentoberger Walde gestrandet.

Nr. 8, gebaut 1911, als Passagierluftschiff »Ersatz Deutschland« 1911 in Düsseldorf beim Ausfahren aus der Ballonhalle verunglückt.

9, 1911, im Militärbesitz, Standort Köln.

10, 1911, als Passagierluftschiff »Schwaben« am 28. Juni 1912 in Düsseldorf verbrannt.

11, 1912, Passagierluftschiff »Viktoria Luise« in Frankfurt a. M.

12, 1912, im Militärbesitz, Standort Metz.

13, 1912, Passagierluftschiff »Hansa« in Hamburg.

14, 1912, Marine-Luftschiff Nr. 1, am 9. September 1913 bei Helgoland ins Meer gestürzt.

15, 1913, Passagierluftschiff »Sachsen«, derzeit in Leipzig und Dresden stationiert.

16, 1913, als »L. Z. 2« im Militärbesitz.

17, 1913, Marine-Luftschiff Nr. 2, am 17. Oktober 1913 in Berlin-Johannisthal verbrannt.

SARAJEWO—WIENER-NEUSTADT.

Einen der schönsten Überlandflüge, die man bisher in Österreich zu verzeichnen hat, führte an den Tagen vom 25. bis zum 27. Oktober Oberleutnant Schünzel mit Oberleutnant Oskar Zeidler aus. Er flog nämlich von Sarajevo nach Wiener-Neustadt.

Am 25. Oktober überquerte der Pilot, von der bosnischen Hauptstadt kommend, die Save und die Drava und mußte nach vierstündigem Fluge nächst Sigetvár wegen eines Risses der Druckleitung am Motor landen. Am 26. Oktober setzte Schünzel den Flug fort. Er flog über Kaposvár und den Plattensee gegen den Nordsiedwind. Dort riß abermals die Druckleitung und der Pilot mußte aus 1800 m Höhe auf Sampland niedergehen. Mit Hilfe von vier Ochsen, welche First Esterházy beistellte, wurde der Apparat aus dem Sumpf herausgebracht.

Nach Behebung des Defektes erfolgte am 27. Oktober um 1/2 Uhr nachmittags der Weiterflug bei dichtem Nebel. Wiener-Neustadt wurde glatt erreicht.

PÉGOUË IN BERLIN.

Adolphe Pégoud hat nun auch in Berlin seine stannenerregenden Kunststücke zum besten gegeben und damit einen Bombenerfolg erzielt. Er hat die Massen aufs höchste entzuseht.

Der Besuch in Johannisthal, wo Pégouds Vorführungen am 25., 26. und 27. Oktober stattfanden, war kolossal zahlreich. Die zahlenden Zuschauer allein machten beispielsweise am 26. Oktober 80.000 aus. Der beispiellosen Massenbewegung von Berlin zum Flugplatz waren die Verkehrsmittel nicht entfernt gewachsen. Es gab dementsprechend auch viele Unfälle. Zahlreiche Neugierige machten sogar auf den Dächern der Stadtbahnhöfe die Fahrt nach Johannisthal mit. Eine Person stürzte von der Dachkante und blieb unter dem Zuge tot liegen. Zahlreiche Automobilunfälle ereigneten sich. In einem Falle wurde ein Automobil vollständig zertrümmert, zwei Insassen lebensgefährlich, zwei andere leicht verletzt. Zeitweise mußten die Bahnhöfe gesperrt werden. Der größere Teil der nach Johannisthal Gepilgerten konnte kaum in die Nähe des Flugfeldes gelangen.

Die Vorführungen des französischen Wundermannes wurden in Berlin vielleicht noch mehr auf die Spitze getrieben als in Wien. Von seinem ersten Flug am 25. Oktober heißt es in einer Schilderung: »... da erfolgte der erste Sturzflug. Kopf nach unten, direkt nach unten. Vierhundert Meter — lieber Himmel! das Herz schlug nicht zweimal in diesem packenden Augenblick, wo Apparat und Führer eigentlich zerbrochen, zerschellt

und zerschmettert auf den harten Boden hätten stürzen müssen — eine kalte, kaltbläue Hand bot den Gewalten des Gesetzes der Schwere Halt! War es da ein Wunder, daß eine Bewegung durch die Massen ging, elementar und grandios-gewaltig, als diese kleine Pégoud sich in seinem Apparat aufrichtete und davonschwebte, als wäre nichts geschehen? Und wieder stieg er in die Höhe, und wieder sah man ihn Kopf nach unten fahren. Und er winkte Groß nach unten mit einer Hand und führte das Steuerrohr mit der anderen, als ob das ein Kinderspiel wäre. Und wieder Steuereinstellungen nach rechts und nach links, hing an seinem Apparat wie ein eingeschlagener Nagel und überstürzte sich von vorn und von hinten, als ob ein übermütiges Kind auf grünem Rasen »Kobolz« schießt. Und niemand in dieser unermesslichen Korona hatte das Gefühl der Unsicherheit, der Beklommenheit, daß hier ein Akrobat elendiglich abstürzen und zu grunde gehen könnte. . . In niedrigerer Höhe vollführte Pégoud dann noch einmal alle diese tollkühnen Künste. Mit bloßem Auge konnte man ihn winken sehen, fast übermütig. Ein unendlicher Jubel brauste spontan hervor, als er wieder ging.»

Der zweite Flug, den er exekutierte, war noch packender, als der erste. Die kurze Herbstsonne warf ihre mattgoldenen Strahlen bereits über das weite Brachfeld und die Silhouette seines Flugzeuges zeichnete sich von dem dämmernden Abendhimmel in reinen, klaren Strichen ab. Aber es schien, als ob der Übermut und die Tollkühnheit des Fliegers ins Ungemessene gestiegen war. Und als er schließlich auf der Rücklehne eines Automobils an den Massen vorbeifuhr und diese fröhlich begrüßte wie ein Knabe, der einen Turnerpreis erhalten hat, empfing ihn unbeschreiblicher Jubel.

Am 26. Oktober wiederholte Pégoud womöglich in noch bereicherter Auflage seine Produktionen des Vortages. Er brachte es beim ersten Flug auf acht, beim zweiten auf zehn Parabelkurse. In einem Berichte wird bemerkt: »Pégoud hat das kniffligste aller Ritzel in den Lüften gelöst; das Verkehrsproblem des gestrigen Johannisthaler Sonntags aber wird noch lange die Gemüter beschäftigen. Der Massenansturm war unglaublich, bedrohlich, schreckenerregend. Die Ausreise war eine Katastrophe, die Rückreise eine Gefahr.«

Am Abend des 27. Oktober hielt Adolphe Pégoud in der Berliner »Urania« einen Vortrag über seine Erfahrungen und Ziele. Der Vortrag begann mit einer Film-darstellung, die den Flieger in seinem Flugzeug zeigt, als er eben seine Evolutionen ausführt. Pégoud erzählte sodann, daß er durch systematisches Beobachten der Zufälle, die ihm in seiner Fliegerlaufbahn zugestoßen sind, zu seinem Erfolg gelangt ist. Er kam gelegentlich in Steillagen, bei denen der Apparat nicht um senkrecht nach unten fuhr, sondern sich bereits etwas überschlug. Dabei brachte er mit kaltem Blut den Apparat jedesmal wieder in seine Lage. Und nun ging er zu einer systematischen Entwicklung über. Der leichte Blériot-Apparat wurde für seine Versuche etwas umgebaut und eine Vorrichtung in Form starker Schulterriemen geschaffen, um den Flieger in jeder Stellung sicher im Sitz zu erhalten. Dann begannen die Versuche. Er führte dann alle möglichen Evolutionen aus und es gelang ihm, die Maschine aus jeder überhaupt un-denkbaren Lage wieder in die normale Stellung zu bringen. Bei diesen Versuchen, die mit abgestelltem Motor vollführt wurden, erlangte das Flugzeug durch seine Schwerkraft eine Geschwindigkeit von 300 km in der Stunde. Dr. Elias gab eine kurze deutsche Wiedergabe des Vortrages, der in französischer Sprache gehalten wurde. Das Publikum bereitete Pégoud stürmische Ovationen.

Am 29. Oktober gab Adolphe Pégoud in Johannisthal noch eine dritte Flugvorstellung. Der Besuch war diesmal zwar nicht so stark wie an den beiden früheren Flugtagen, doch fand sich auch zu dieser letzten Veranstaltung ein nach vielen Tausenden zählendes Publikum ein. Der Aufstieg verzögerte sich bis gegen 4 Uhr, da Pégoud bis zu dieser Zeit damit beschäftigt war, die von ihm verlangten Autogramme zu unterzeichnen, wofür er sich pro Stück 50 Pf. bezahlen ließ. Um 4 Uhr erhob

sich Pégoud und vollführte in der Luft seine bekannten Evolutionen, die er mit einem zehnmaligen Parabelbaum schloß.

Als sich Pégoud zu seinem zweiten Aufstieg vorbereitete, erschien ganz unerwartet über dem Flugplatz auf einem Etrich-Apparat der als besonders wohlhalsig bekannte deutsche Aviatiker Friedrich und vollführte mehrfache Schleifenflüge. Plötzlich versuchte auch Friedrich einen Salomortale in der Luft, was ihm vorzüglich gelang. Friedrich landete bald darauf unter dem großen Beifall des Publikums vor seinem Hangar. Das Interesse der Zuschauer wurde alsbald von dem inzwischen wieder aufgestiegenen Pégoud in Anspruch genommen, der abermals zehn Salti in der Luft ausführte. Die Dämmerung war bereits hereingebrochen, als Pégoud vor seinem Hangar landete. Beim Verlassen seines Apparats wurden Pégoud neuerdings stürmische Ovationen dargebracht. Er bedankte sich in einer kurzen, herzlichen Ansprache.

STERNFLUG NACH MONTE CARLO.

In Monte Carlo findet seit vier Jahren in jeder Nachsaison ein internationaler aviatischer Wettbewerb statt. Für das Frühjahr 1914 veranstaltet nun der International Sporting Club von Monaco ein in aviatischen Sportbetrieb unartige Konkurrenz: eine große Sternfahrt. Von sieben weit entfernten Orten her wird in der ersten Hälfte des April nach Monaco geflogen werden.

Die sieben Strahlen des Sternes sind: 1. London—Monte Carlo mit Zwischenlandungen zu Calais, Dijon, Toulon; 2. Brüssel—Monte Carlo (schließt sich bei Calais an die erste Route an); 3. Paris—Monte Carlo über Angers, Toulouse und Toulon; 4. Gotha—Frankfurt am Main, Dijon, Toulon—Monte Carlo; 5. Madrid—Bilbao—Toulouse—Toulon—Monte Carlo; 6. Wien—Agram—Venedig—Genua—Monte Carlo; 7. Rom—Turin—Venedig—Genua—Monte Carlo.

Von Toulon, beziehungsweise Genua an ist auf der Seestrecke zu fahren. Jeder Pilot muß die ganze Strecke, sei es auf einem gemischten Apparat, sei es auf zwei Apparaten, d. h. einem Land- und einem Wasserflugzeug, zurücklegen. Außer den vorgeschriebenen Zwischenlandungen sind auch beliebige viele andere erlaubt. Die Etappen sind noch nicht endgültig festgelegt, es bedarf hierzu noch des Einverständnisses der verschiedenen Regierungen und der einzelnen Aero-klubs.

Die Dotierung beträgt 75.000 Francs; für die beste Flugzeit werden 25.000 Francs gegeben, für die beste Zeit eines Apparates, der mehr als 25 m³ Tragfläche aufweist, 10.000 Francs, für die zweitbeste Zeit 5000 Francs, für die beste Flugleistung auf jeder einzelnen der sieben Routen je 5000 Francs, das sind 35.000 Francs.

DEUTSCHER LUFTFAHRETAG.

In Leipzig fand an den Tagen vom 24. zum 26. Oktober die ordentliche Versammlung des Deutschen Luftfahrer-Verbandes statt. Es waren 87 Vereine mit 376 Stimmen vertreten. Den Vorsitz führte der Präsident des Verbandes, Exzellenz Freiherr von der Goltz. Die Verhandlungenwickelten sich dank den ausführlichen Vorbesprechungen überaus glatt ab.

Der wichtigste Gegenstand war die vom Vorstände vorgeschlagene umfangreiche Abänderung des Grundgesetzes. Einleitend führte diesbezüglich der Vorsitzende aus, wie die Arbeitsleistung des Verbandes durch den großen Apparat erschwert worden sei und besonders schnelle Entschlüsse oft unmöglich gemacht worden wären. Es sei deshalb sein Wunsch, aus dem großen Vorstand einen Arbeitsausschuß zu konzentrieren, der leicht mit sachlichen Beratern nötig werdende Beschlüsse herbeiführen könne. Die Frage der technischen Kommissionen sei einer eingehenden Prüfung zu unterziehen, da be-

ratende und judisierende Teile verschiedene Persönlichkeiten erforderten und besonders für die Lösung der wirtschaftlichen Fragen in der flugtechnischen Abteilung die Vertreter der verschiedenen Gebiete als Berater herangezogen werden mußten.

Fast ohne Debatte fanden die Vorschläge Berücksichtigung. Der engere Vorstand, der sogenannte Verwaltungsausschuß des Verbandes, wurde zusammengesetzt aus dem bisherigen Präsidenten Exzellenz Freiherrn von Goltz, Grafen Sierstorff als Vertreter des Kaiserlichen Klubs, Aug. Ealer als Vertreter der Industrie und Professor Dr. Mische als gewählter stellvertretender Vorsitzenden. Die Wahl der technischen Kommission ergab die Wiederwahl der Freiballonabteilung, während die Flugzeugabteilung neu gebildet wurde. Sie besteht in Zukunft aus sieben Mitgliedern, deren jedes bestimmte Interessen vertritt, und zwar: für Veranstaltungen Hauptmann Blattmann, Stellvertreter von Oldenhausen; für Flugplätze: Major von Tschudi, Stellvertreter Kaspar-Schaffar; Direktor Heymann; für Flieger: Viktor Stoeffler, Stellvertreter Assessor Rottenberg; für Industrie: Direktor Fröbbs, Stellvertreter Direktor Chatel; für wissenschaftliche Instrumente: Professor Dr. Berson, Stellvertreter Direktor Berge; für Juristen: Justizrat Dr. Niemeyer, Stellvertreter Dr. Joseph. Diese Kommission wird mit weitgehenden Vollmachten ausgestattet. Zum ersten Male sind die Flieger offiziell darin vertreten. Stoefflers Wahl erfolgte erst nach einer Erklärung, daß er sein Amt als Vorsitzender des Bundes deutscher Flugzeugführer niederlegt und seinen Austritt aus dem Bunde erklärt habe.

Für den Freiballonsport wurden einzelne weitere Verschärfungen, deren wichtigste die Hinaussetzung der Altersgrenze auf 21 Jahre für die Erteilung des Führerzeugnisses war, angenommen. Die Bestimmungen der Flugzeugabteilung sind auf eine verschärfte Kontrolle durch den Verband zugeschnitten und besonders die Kontrolle der aufzubringenden Gelder für Flugveranstaltungen, die sich auch auf die Organisationskosten erstrecken soll, lebhaft debattiert in der Kommission wie im Plenum hervor. Es kam zum Ausdruck, daß Veranstaltungen mit relativ hohen Organisationskosten in Zukunft vermieden werden sollten, da sie für Industrie und Flugwesen von Nachteil seien. Nach einer Verständigung über die Kompetenzen der Kommission in besonderen Fällen wurden die Bestimmungen en bloc angenommen.

Die für die besten Jahresleistungen bereits für 1911 beschlossenen Medaillen, deren Ausführung sich bis jetzt verzögerte, kamen zur Verteilung. Sie wurden in nachstehender Weise gegeben:

Flugsport: 1911: Hellmuth Hirth (München—Berlin); 1912: Hellmuth Hirth (Berlin—Wien); 1913: Viktor Stoeffler.

Freiballon: 1911: Professor Liebmann für längste Dauer und weiteste Fahrt; 1912: Professor Liebmann für längste Dauer, Dr. O. Korn für weiteste Fahrt; 1913 noch nicht entschieden.

Luftschiff: Oberingenieur Dürr und Oberleutnant Stelling.

Ferner wurde angeregt, auch für weiter zurückliegende Verdienste um die Luftschiffahrt die Medaille zu geben, die dem Grafen Zeppelin, Major von Parseval, Hauptmann von Kehler, Dr. Eckener, Aug. Ealer, Professor Berson und Professor Stüring zuerkannt wurde.

Als nächster Ort der Tagung wurde Hamburg gewählt.

LUFTFLOTENAKTION IN ÖSTERREICH.

Das unter dem Präsidium der Frau Baronin Anka Bienenrath stehende Damenkomitee hat, wie schon gemeldet, zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte beschlossen, in der kommenden Saison Tangos zu arrangieren, deren Ergebnis dem patriotischen Zwecke zugeführt werden soll. Der erste dieser in elegantem Stil gehaltenen Tees fand im Hotel Bristol Donnerstag den 6. November von 5 bis 8 Uhr abends statt.

Für die Tees gibt sich reges Interesse in den vornehmen Kreisen kund. Sie werden von jetzt an jeden Donnerstag wiederholt und es wird hierbei Gelegenheit zur Erlernung des Tangos geboten sein. Als Kart wurde vom Komitee eine Kapazität auf dem Gebiete der Tanzkunst gewonnen, die zu jedem dieser Donnerstagsabende Unterricht erteilen wird. Beim Präsidium des Damenkomitees liegt bereits eine große Anzahl von Anmeldungen vor.

In Innsbruck fand vor einigen Tagen dank der werktätigen Initiative des Statthalters Grafen Friedrich Toggengurg die Konstituierung des Landeskomitees für Tirol zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte statt. Statthalter Graf Toggengurg, welcher im Vereine mit Oberlandesgerichtspräsidenten Dr. Freiherrn von Call, Korpskommandanten GdK. Viktor Dankl und Landeshauptmann Dr. Freiherrn von Kathrein das Präsidium des in Bildung begriffenen Landeskomitees übernommen hat, legte die Ziele der ganzen Aktion klar. Die erschienenen Herren Finanzlandesdirektor Gustav Schödl, FML. Ludwig Können, Ministerialrat Graf Wolkenstein, Hofrat Josef Eiler, Hofrat von Klehlsberg, die Generalmajore Ernst Friedl, Eduard Edler von Reindl und Johann Edler von Formanek, die Oberste Ferdinand Sedlaczek, Stephan Balthasar und Ludwig David, die Oberstenleutnants Thomas Benes, Ludwig Ritter von Stampfer und Wenzel Klüma, kaiserlicher Rat Fritz Heigl und viele andere erklärten sich bereit, einem Landeskomitee für Tirol beizutreten, welches sich ebensowenig durch Mitglieder aus allen Bezirken Tirols zu ergänzen haben wird. Aus der Mitte der Versammlung wurde sodann ein Arbeitsausschuß, und zwar Graf Wolkenstein, FML. Können, Oberst Balthasar, kaiserlicher Rat Heigl, Bankier Molinari, Baron Steglitz, Bankdirektor Stern, Hauptmann Baron Handel, Graf Coreth gewählt und diesem die Vollmacht erteilt, alle zur Durchführung der Sammelaktion dienlich scheinenden Schritte einzuleiten.

Der Kaiser hat gestattet, daß das Prunkgemälde, das Maler Oskar Brück nach der Natur für den großen Prachtsaal des Kriegsministeriums ausgeführt hat und das den Monarchen in der Galauniform darstellt, reproduziert werde. Von dem großen Bild wurde eine farbige Gravüre angefertigt und Maler Brück hat das volles Ertrag der österreichischen Luftflotte gewidmet. Der Künstler wurde in der vorigen Woche vom Kaiser in Schönbrunn in besonderer Audienz empfangen und dieser hat aus den Händen des Malers Brück das erste Exemplar der farbigen Reproduktion entgegengenommen. Der Monarch hat nun in Händen des Malers Brück den Betrag von 1000 K. in Anbetracht des patriotischen Zweckes für das Kunstblatt gespendet. Der Künstler übergab den Betrag dem Kriegsministerium für die österreichische Luftflotte.

Dem Zentralkomitee kam dieser Tage ein Schreiben der österreichisch-ungarischen Gesandtschaft in Rio de Janeiro zu. Unsere Vertretung hat das Zentralkomitee verständigt, daß durch die Gesandtschaft und die dortigen Konsularvertretungen bei den in Brasilien lebenden österreichischen Staatsangehörigen eine Sammlung eingeleitet wurde, welche in kurzer Zeit den Betrag von mehr als 30.000 K. ergab, die dem Zentralkomitee überwiesen werden.

TODESOPFER.

In Reims stieg am 28. Oktober der Artillerieanfertiger Casati mit einem Eindecker an, stürzte aus einer Höhe von 100 m herab und war sofort tot.

HIERDURCH laden wir alle Leser dieser Nummer, die noch nicht Abonnenten der »Wiener Luftschiffer-Zeitung« sind, höflichst ein, wenn ihnen unser Blatt gefällt, es zu pränumerieren.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AERO-KLUB.

(Offizielle Mitteilungen.)

Anf Grund eines angemeldeten Protestes gegen die Resultate der Fuchsfahrt am 28. September 1913 und der infolgedessen an Ort und Stelle durchgeführten Überprüfung der Landungspunkte der einzelnen Ballons hat der Fahrtenausschuß sich veranlaßt gesehen, dem eingebrachten Protest stattzugeben und die Wertung der einzelnen Landungen wie folgt festzusetzen:

Entfernung des Fuchsballons von der Anstiegsstelle 42.2 km, demnach für die Wertung anrechenbare Distanz 2110 m.

Entfernung des Ballons »Hohensalzburg« vom Fuchsballon 1300 m; I. Preis.

Entfernung des Ballons »Ragusa« vom Fuchsballon 1800 m; II. Preis.

Fuchsballon III. Preis.

Entfernung des Ballons »Hungaria« vom Fuchsballon 2250 m; IV. Preis.

Weiters Entfernung des Ballons »Excelsior« 3280 m; des Ballons »Astarte« 5200 m.

Die Sportkommission hat über die vom k. k. Österreichischen Automobil-Klub in Gemeinschaft mit dem k. k. Österreichischen Aero Klub am 12. Oktober veranstaltete Ballonverfolgung wie folgt entschieden: Ballon »Wimpasing«, Führer Ingenieur Müller, nicht gefangen; Ballon »Austria«, Führer Hauptmann Engel, nicht gefangen; Ballon »Excelsior«, Führer Generaldirektor Cassinone, nicht gefangen; Ballon »Hungaria«, Führer Oberleutnant Hofstätter, gefangen unmittelbar bei der Landung

durch Direktor Karl Klinkosch; Ballon »Vindobona«, Führer Dr. Erthofen, nicht gefangen; Ballon »Ragusa«, Führer Hauptmann Hanswirth, gefangen 9 Minuten nach der Landung durch Ingenieur Richard Adler; dieser Ballon wurde überdies 13 Minuten nach der Landung durch Fräulein Gerzhofer erreicht.

Gelegentlich der Preiszerkerung wurde besonders rühmend hervorgehoben, daß die Herren Führer der Ballons »Hungaria« und »Ragusa« mit großer Geschicklichkeit während der ganzen Dauer der Fahrt ihre Ballons unter den tief liegenden Wolken gehalten haben. Auch die Führer der übrigen Ballons haben sich stets in Sicht der Erde gehalten, wenn sie auch nicht verhindern konnten, daß sie zeitweilig den nicht unmittelbar unter ihnen befindlichen Verfolgern verschwanden. Die Ballons »Excelsior« und »Wimpasing« sind gegen Ende der Fahrt über die Wolken hinausgegangen, doch wurde konstatiert, daß dies zu einem Zeitpunkt geschehen ist, in welchem die verfolgenden Autos nicht mehr in der Lage waren, die Ballons zu erreichen. Im Hinblick darauf wurde auch diesen Ballons der Preis zuerkannt.

Über Entscheidung der Sportkommission erhalten demnach Preise:

Von den Automobilverfolgern: Herr Direktor Karl Klinkosch und Herr Ingenieur Richard Adler.

Von den Ballonführern die Herren: Ingenieur E. Müller, Hauptmann Engel, Generaldirektor Cassinone, Dr. Erthofen.

Die übrigen Automobilverfolger und Ballonführer erhalten je eine Erinnerungsmedaille.

NOTIZEN.

VON ADRIANOPEL nach Konstantinopel flog am 26. Oktober der türkische Militäraviator Nuri-Bey.

NACH KRAKAU flog am 29. Oktober Feldpilot Oberleutnant Flatz von Fischamend auf. Er legte die 400 km in 2 Stunden 40 Minuten zurück.

DIE RUSSISCHE REGIERUNG hat den deutschen Militärfliegern, welche sich um die Nationalflugschiffe bewerben, verboten, russisches Gebiet zu überfliegen.

INGENIEUR SABLATNIGG, der bekannte österreichische Flieger, hat bei Blériot einen Apparat mit denselben Eigenschaften bestellt, wie sie der von Pégoud benutzte aufweist.

RENÉ GASNIER, ein bekannter Pariser Sportsmann, der sich als Ballonführer und als einer der ersten Flieger ausgezeichnet hat, ist kürzlich im Alter von 89 Jahren gestorben.

AUF DEN MONT CENIS flog der italienische Major Piza am 21. Oktober. Er stieg um 4 Uhr nachmittags in Turin auf und landete bereits um 5 Uhr 20 Minuten auf dem 2300 m hohen Berge.

DEM GEH. RAT KARL BUSLEY, früheren Vorsitzenden des Deutschen Luftschiffer-Verbandes, ist vom Prinzregenten von Bayern für besondere Verdienste das Komturkreuz der bayerischen Krone verliehen worden.

NACH LAIBACH ist Oberleutnant Rasmensovsky von Aspern ans Geflohen. Er stieg am 26. Oktober in Aspern auf, machte in Graz und Marburg Zwischenlandungen und landete am 28. Oktober mittags an seinem Ziele an.

VOM SPIESS-BALLON, dem ersten französischen Starrluftschiff, wird jetzt bekannt, daß er auf seinen Versuchsfahrten so schwere Stabilitätsfehler zeigte, daß er vollständig umgebaut werden muß. Unter anderem wird der Tragkörper verlängert.

IN FERGNIERS BEI REIMS verunglückte am 28. Oktober der Militärflieger Dubois mit einem Eindecker. Während des Aufstieges kenterte der Apparat.

Der Flieger erlitt eine tiefe Gesichtswunde sowie eine schwere Gehirnerschütterung.

VON KÖLN über München nach Wien flogen am 29. Oktober die deutschen Oberleutnants Jolly und Gissot. Sie landeten glatt in Wiener-Neustadt. Tags darauf flogen die Offiziere nach Aspern und traten am 31. Oktober den Rückflug nach Deutschland an.

ADOLPHE PEGOUD hat nach seinen Berliner Schaufügen, über die an besonderer Stelle berichtet wird, auch in Dresden und in Hannover seine Künste gezeigt. Sodann begab er sich nach Gent, wo er am 3. November flog. Überall rief Pégoud die gewohnte Begeisterung hervor.

GILBERT gewann am 27. Oktober auf einem Deperdussin-Eindecker den Pokal Deutsch de la Meurthe (Rundflug um Paris). Er legte 200 km auf der Strecke Saint-Germain — Senlis — Meulan — Saint-Germain in 1 Stunde 14 Minuten zurück, was im Durchschnitt 172 km pro Stunde ausmacht.

IM NEBEL verirrt sich am 29. Oktober Hauptmann Miller, der mit Oberleutnant Wagner von Wiener-Neustadt zum Flug nach Krakau aufgestiegen war. Er landete bei Holica. Dabei stieß der Biplan so heftig auf den Boden auf, daß beide Insassen herausflogen. Sie blieben jedoch unverletzt.

IN BRASILIEN veranstaltet die Regierung im kommenden Jahre ein internationales Flugmeeting. Dabei soll ein Preis von 200.000 Francs ausgesetzt werden für den Erfinder eines mit Spiritus betriebenen Motors, der sowohl für Automobile wie auch für Lenkballons Verwendung finden kann.

DIE ENGLISCHE REGIERUNG hat bei der Bitterfelder Luftfahrzeug-Aktiengesellschaft drei neue Kriegsluftschiffe bestellt. Der Bau der Luftschiffe, die den jüngst erst von der Paraval-Werft gelieferten Kreuzern ähnlich sein sollen, wird in den nächsten Wochen in Angriff genommen werden.

EINEM ZOLLSCHMUGGEL mittels Aeroplans sind die französischen Behörden auf der belgischen Grenze auf der Spnr. Nach einer eingelaufenen Anzeige soll ein

Aviatiker in der Nähe von Armentieres auf französischem Boden große Pakete mit Takah zu Boden fallen gelassen haben, die er auf dem Luftwege schmuggelte.

AUS BUDAPEST meldet man unterm 23. Oktober: Der deutsche Flieger Ziegler machte mit einem Passagier namens Pfing einen Überlandflug nach Schäßburg. Als der Apparat in 100 m Höhe eine Wendung machte, stürzte er plötzlich herab und wurde vollständig zerrümmert. Die beiden Insassen erlitten lebensgefährliche Verletzungen.

EIN BLINKFEUER für Luftschiffe ist jetzt an- und Dresden errichtet worden, und zwar an dem Eichenkreuzungsmast der Überlandzentrale bei Tauschwitz. Es ist ein elektrisches Blinkfeuer von 8000 Kerzenstärken. Das Licht wird nach dem telegraphischen Morse-System den Buchstaben B anflitzen lassen. Es ist das erste derartige Orientierungsmittel in Deutschland.

EINEN DAUERWELTREKORD im Flug mit einem Passagier schuf am 23. Oktober der deutsche Pilot Felix Laitsch. Er stieg mit seinem Monteur auf einem Doppeldecker in Johannisthal um 7 Uhr morgens auf und landete nach verschiedenen Umwegen um 1/5 Uhr nachmittags in Königsberg. Die ununterbrochene Fahrt über Land hat also 9 1/2 Stunden gedauert.

INFANT ALFONS von Kastilien hat sich seit kurzem dem Flugsport gewidmet. Es ist ihm unter anderem gelungen, eine Strecke von 100 km in der Zeit von 50 Minuten zu durchfliegen: Bei einem der letzten Stiergefechte in der Nähe von Madrid flog der Infant mehrmals über die Arena und landete darauf, von den zahlreichen Zuschauern lebhaft begrüßt, in unmittelbarer Nähe des Kampfplatzes.

DEN ZIELWURFBWERB Michelin um die Preise im Betrage von 50.000 Francs hat nach den letzten Entscheidungen folgende Resultate ergeben: 1. Preis 30.000 Francs Leutnant Varin, der 13, beziehungsweise 15 Bomben ins Ziel brachte; 2. und 3. Preis, je 6250 Francs, Hauptmann Lechwey und Marquis Larentis mit je sieben Treffern. Den vierten Preis von 8000 Francs bekam Gaubert mit sechs Bomben, der fünfte Preis kommt nicht zur Verteilung.

DIE ITALIENISCHE REGIERUNG hat nicht den im Seen-Weitflug siegenden Apparat von Garros angekauft, sondern sich vielmehr für den Kauf von Fischers Farman-Apparat entschieden, da dieses Flugzeug mit einem bloß 80 H. P.-Motor sich gegen die stärkeren Konkurrenten sehr gut gehalten hatte und sich insbesondere bei der Startprüfung auszeichnete, wo es sich schon nach 8 m Anlauf in die Lüfte erhob und damit einen Weltrekord erzielte.

MIT BRENNENDEM FLUGZEUG sind am 23. Oktober zwei englische Militärflieger, Hauptmann Millor und Leutnant Guante, zur Erde gekommen. Die beiden Flieger, die auf ihren Sitzen festgebunden waren, konnten das Feuer nicht löschen. Es befanden sich glücklicherweise einige Landarbeiter in der Nähe, welche das Feuer durch Aufwerfen von Erde erstickten und dann die beiden Aviatiker aus ihrer gefahrvollen Lage befreiten. Beide mußten in ein Hospital geschafft werden, da sie Verletzungen erlitten hatten.

DER PROPELLER eines Fliegens verursachte am 5. November in Johannisthal einen bösen Unfall. Als der Monteur Jonker auf dem Flugplatz Johannisthal einen Erich-Eindecker aufmontieren wollte, beachtete er nicht, daß die Zündung eingeschaltet war. Der Propeller sprang plötzlich an und erfaßte den Monteur. Dem Unglücklichen wurde der linke Arm dreimal gebrochen und der rechte Fuß erschmettert. Nachdem ihm durch den Flugplatzarzt ein Notverband angelegt worden war, wurde er nach dem Kreiskrankenhaus Britz gebracht.

IN INNSBRUCK machte am 26. Oktober der Ballon »Graf Zeppelin« wieder eine Fahrt, und zwar mit Dr. Lorenz aus Wien als Führer, Professor Closs aus Stuttgart, Otto Schick und Professor Ewald aus Wien als Fahrgästen. Er überflog die Nordkette bei Innsbruck,

dann das Achenseegebiet, und landete mittags bei Rosenheim in Bayern. Es sollte nur eine Zwischenlandung sein, da der Führerassistent Professor Ewald wieder einen Aufstieg geplant hatte. Professor Ewald stieg nun mit dem Ballon allein auf und landete abends bei Trostberg.

IN JOHANNISTHAL auf dem Berliner Flugplatz wurden im Laufe des Monats Oktober alle 31 Tage zu Flügen ausgenutzt. 162 Flieger absolvierten 4732 Flüge. Die meisten Aufstiege machte Ballou auf Jennin-Tanbe, der sich 34mal in die Lüfte erhob und eine Flugsdauer von 26 : 04 : 00 erreichte. Die Pilotenprüfung bestanden 25, die Feldpilotenprüfung 12 Flieger. Vom Flugplatz aus wurden 68 Überlandflüge ausgeführt. Es erzwungen sich nur sieben nennenswerte Flugschadenbeschädigungen, was einen Prozentsatz von 0.16 ergibt.

VON KÖLN NACH WIENER-NEUSTADT sind zwei deutsche Offiziere, Leutnant Pfeiffer und Rhode, geflogen. Sie gelangten am 26. Oktober von Köln nach Gera, am 27. Oktober von hier nach Badweis, am 28. Oktober nach Wiener-Neustadt. Das letzte Stück der Reise vollzog sich in dichtem Nebel. Die Flieger konnten Wien nicht sehen. Von Wiener-Neustadt aus begaben sich die zwei Offiziere nach Aspern und von hier am 1. November auf den Rückweg. Sie machten eine Zwischenlandung in Eschwege und gelangten am 2. November glatt nach Köln.

EINE BALLONSPORT-GESELLSCHAFT ist in Budapest von Mitgliedern des Königlich Ungarischen Automobil-Klubs gegründet worden. Veranlassung dazu war der große Anlang, den kürzlich die vom Automobil-Klub arrangierte Ballonverfolgung fand. Die neue Gesellschaft wird einen ausschließlich Sportzwecken dienenden Kugelballon anschaffen, der dann zu einer gewissen Leihgebühr den Mitgliedern überlassen wird. Sodann wird die Gesellschaft an die Kommune Budapest mit der Bitte herantreten, für Ballonfahrten eine Ermäßigung des Gaspreises zu bewilligen.

FALLSCHIRMVERSUCHE MIT TIEREN fanden vor einigen Tagen auf dem Manöverfelde von Isny les Moulins statt. Der Erfinder des Fallschirmsystems bestieg die Gondel eines Fesselballons, die ein Schwein, ein Hammel, einige Hasen und mehrere Hühner mit ihm teilen mußten. Nachdem der Ballon die Höhe von 200 m erreicht hatte, wurden nacheinander das Schwein und der Hammel mittels Fallschirmen über Bord geworfen. Die Schirme öffneten sich nicht und die armen Tiere langten in kläglichem Zustande auf dem Boden an. Den Hasen erging es nicht besser. Nur die Hühner blieben unverehrt, weil sie ihre Flügel entfalten.

GAILIT, ein Russe, der in Johannisthal fliegen lernt, hatte am 5. November einen Unfall. Er führte auf einem Hannecke-Eindecker seinen zweiten selbständigen Alleinflug aus. Er hatte schon mehrere Runden zur Zufriedenheit seines Lehrers zurückgelegt, als er sich zu einigen Flugkunststücken verleiten ließ, für die ihm noch die nötige Routine fehlte. Bei einer Acht, die er ausführen wollte, rutschte er mit der Maschine ab und stürzte aus etwa 10 m Höhe bei der Ballounhalle zur Erde nieder. Der Apparat wurde zerrümmert, während sich der Flieger erhebliche Quetschungen zuzog, die seine Aufnahme ins Königliche Elisabeth-Hospital notwendig machten.

DER PILOT BRASSER hatte am 29. Oktober einen schweren Unfall in Waune. Der Flieger hatte an diesem Tage schon eine sehr rege Tätigkeit entfaltet und war etwa 16mal aufgestiegen, teils mit, teils ohne Flugsack. Die Flüge führten ihn bis zu etwa 1000 m Höhe. Beim letzten Flug wurde Brasser plötzlich seine Kappe vom Kopfe gerissen. Er griff nach der Kappe und mußte sah, wie er dann wieder nach der Höhensteuerung faßte und einen Sturzflug begann. Dabei riß ein Höhensteuerkabel und der Apparat sankte aus einer allerdings nicht sehr beträchtlichen Höhe herab. Der Flieger erlitt schwere Verletzungen, der Apparat ist vollständig zerrümmert.

BEI DRESDEN in Kadits fand am 26. Oktober die Weisheiser des städtischen Flugplatzes und der Luftschiffhalle statt, die zwei Luftschiffe Raum bietet. Der

Feier wohnten König Friedrich August, Prinz Ernst Heinrich, Prinzessin Mathilde und die drei Prinzessintöchter, sämtliche Staatsminister, der Rat nebst Stadtverordneten, Vertreter der Behörden, die Generalität sowie ein vieltausendköpfiges Publikum bei. Nach verschiedenen Ansprachen und der Besichtigung unternahm das Zeppelin-Luftschiff »Sachsen« eine Stundenfahrt, an der sich Prinzessin Mathilde, Prinz Ernst Heinrich, Kultusminister Dr. Beck, Kriegsminister Freiherr von Hausen und andere beteiligten.

DER PANAMAKANAL darf nicht überflogen werden. Präsident Wilson unterzeichnete einen Erlaß, demzufolge jeder Luftschiffer, der ohne besondere Erlaubnis der Regierung von Washington die Zone des Panamakanals überfliegt, mit einer Geldstrafe von 1000 Dollars und einem Jahre Gefängnis für jede Zuwiderhandlung bestraft werden soll. Die Maßnahme ist, wie es scheint, auf die Erklärungen des amerikanischen Piloten Robert G. Fowler zurückzuführen, der jüngst den Isthmus von Panama überflog und hierauf den Blättern bekanntgab, daß er von seinem Apparate aus alle wichtigen Werke des Kanals deutlich zu übersehen vermochte und daß es ihm sein leichtes gewesen wäre, sie mit Sprengstoffen zu zerstören.

VON BRESLAU NACH ASPERN flogen am 4. November die zwei deutschen Leutnants Carguico und Friedberg. Die beiden Offiziere waren schon zehn Tage unterwegs. Sie waren auf ihrem Doppeldecker von Straßburg aufgestiegen und hatten Brannschweig, Berlin, Königsberg und Grandens berührt. Der in den zehn Tagen bewältigte Gesamtweg beträgt 3900 km. Auf der Fahrt von Breslau nach Wien (320 km) herrschte bis Glatz klares Wetter, dann dicht Nebel; die Piloten flogen 1700 m hoch und orientierten sich nur nach dem Kompaß. Es herrschte heftiger Gegenwind. Um 11 Uhr erblickten sie, tiefer gehend, die Donau und wurden von Banern bedeckt, daß sie sich in Wttan, in der Nähe von Groß-Enzersdorf, befanden. Sie stiegen sofort wieder und landeten um 1/2 12 Uhr nach vierstündigem Flug in Aspern.

DAS GRABDENKMAL für Wilhelm Kress, das der k. k. Österreichische Fliegentechnische Verein an dem von der Gemeinde Wien gewidmeten Ehrengrab auf dem Zentralfriedhof errichtet hat, wurde am Vormittag des 30. Oktober enthüllt. Zu der Feier erschienen in Vertretung des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner Vizebürgermeister Hierhammer, die Angehörigen des Verstorbenen, mehrere Gemeinderäte, das Präsidium und Mitglieder des k. k. Österreichischen Fliegentechnischen Vereines, eine Deputation vom Offizierskorps der k. u. k. Luftschiffabteilung n. v. a. Nachdem Ansprachen gehalten worden waren, fiel die Hülle des Denkmals, das einen sehr würdigen Eindruck macht. Das Ehrengrab befindet sich links vom Haupttor des Zentralfriedhofes an der Mauer gegen die Simmeringer Hauptstraße; es trägt die Grabnummer 66.

EINEN SCHWEREN UNFALL hatte am 28. Oktober der deutsche Pilot Kühne. Als er, von Johannthal kommend, gegen 6 Uhr morgens das Dörfchen Roßbach im Kreise Wittenhausen (Kürhessen) in einer Höhe von etwa 800 m überflog, bemerkten die durch das Propellergeräusch aufmerksam gemachten Bewohner, wie plötzlich aus dem Flugapparat Flammen herausschlugen und der Flieger im steilen Gleitflug in dem nahen Käfunger Walde niederging. Die Lente eilten rasch nach der Unfallstelle und fanden den Flieger auf einer Waldwiese verendet an. Der rechte Beckenknochen wies eine ziemlich starke Verletzung auf; außerdem klagte der Pilot über innere Schmerzen. Ein Arzt stellte jedoch fest, daß die Verletzungen nicht lebensgefährlich sind. Kühne wurde dem Krankenhaus zum Roten Kreuz in Kassel zugeführt. Der Apparat ist verbrannt.

IN LILLE gab es am 24. Oktober eine nicht geringe Aufregung der Bevölkerung. Viele Lente in den Straßen bemerkten in dem über der Stadt lagernden dichten Nebel in geringer Höhe merkwürdige Lichtreflexe, und mit Windeseile verbreitete sich das Gerücht, daß ein

Zeppelin-Luftschiff Lille langsam überflog. In allen Straßen und besonders auf dem Hauptplatz der Stadt sammelten sich in kurzer Zeit große Menschenmassen an, die dem merkwürdigen Lichterspiele in der Luft mit größter Spannung folgten und die abenteuerlichsten Vermutungen laut werden ließen. Die Polizei hatte Mühe, die Ordnung aufrecht zu erhalten. Nur schwer gelang es, die angelegerten Menschenmassen davon zu überzeugen, daß die Lichtreflexe von den Schloßwällen auf dem Turm der Neuen Börse in Lille berührten, mit denen bei dem Nebelwetter Versuche angestellt wurden.

DIE DEUTSCHE LUFTLOTTE soll demnächst um vier Schiffe vermehrt werden. Die Übernahme eines neuen Parseval-Luftschiffes, das den Namen »P. 4« erhalten soll, steht unmittelbar bevor. Das neue Militär-Luftschiff »M. 4« hat sich bei den bisherigen Probefahrten bewährt und eine Geschwindigkeit von über 22 Sekundenmetern erreicht. Weiters wird in den nächsten Wochen ein neues Zeppelin-Luftschiff »Z. 6« abgeliefert. In etwa sechs Wochen ist auch die Abnahme eines neuen Schütte-Lanz-Luftschiffes vorgesehen, das zum Ersatz des bei Schneidemühl am 16. Juli 1913 zerstörten S.-L.-Schiffes bestimmt ist. Wie ferner berichtet wird, haben die beiden großen Unglücksfälle, die die deutsche Marine-Luftschiffahrt in kurzer Zeit betroffen haben, die Marinebehörde veranlaßt, vor der Indienststellung neuer Marine-Luftschiffe die Gefahrenquelle einer eingehenden Prüfung zu unterziehen und Mittel zu ihrer Behebung zu finden.

JULES VÉDRINES ist am 27. Oktober auf einem Überlandflug in Nancy von den Behörden festgehalten worden. Diesen soll nämlich zu Ohren gekommen sein, Védrines habe die Absicht bekundet, die elsaß-lothringischen Forts aus so respektabler Höhe zu inspizieren, daß er von den deutschen Kanonen unmöglich hätte getroffen werden können. Zum Zeichen seines Besuches sollte Védrines Blumensträußchen auf deutschen Boden fallen lassen. Man begriff, daß die Behörden unverzüglich gegen eine derartige Leistung des Aviatikers umfassende Vorkehrungen trafen. — Angesichts der unnachgiebigen Haltung der Behörden entschloß sich Védrines, telegraphisch vom Kriegsminister die Ermächtigung zum Abflug aus Nancy zu erbitten. Minister Etienne erteilte die Ermächtigung sofort unter ausdrücklicher Bedingung, daß Védrines nur in Frankreich fliege und keinen Versuch unternehme, sich nach der deutschen Grenze zu begeben. Damit ist der Zwischenfall erledigt.

DIE VERBOTSZONEN beschäftigen lebhaft die französischen Aéronauten. Eine Enquête, die der Aéro-Club de France abhielt, gelangte zu dem Wunsche, daß die Fédération Aéronautique Internationale zusammenzutreten möge, um zu veranlassen, daß die Aéro-Klubs der einzelnen Länder in dieser Angelegenheit bei ihren Regierungen die erforderlichen Schritte im Interesse der Luftfahrer unternehmen. Ferner wurde beschlossen, den Minister des Äußern zu ersuchen, die Einberufung einer neuen internationalen Luftschiffahrtskonferenz in Erwägung zu ziehen. Im allgemeinen herrschte die Ansicht vor, daß heute über Festungen und in den gegenwärtig verbotenen Zonen keine Geheimnisse mehr zu erpähen seien. Man könne gewisse Zonen, wo Truppenkonzentration stattfinden, untersagen, doch müsse man anstreben, daß in normalen Zeiten die Luftwege freibleiben. Diese Meinungen wurden mit dahingehenden Erklärungen der Generale Baillon, Bonaud und Lacroix belegt, die übrigens zur Konferenz nicht erschienen waren.

EINE DAME war kürzlich auf einem niederrheinischen Flugplatz nahe daran, einen unfreiwilligen Alleinflug zu machen. Sie saß auf dem Passagiersitz einer »Tanber«. Der Pilot stellte bei der Landung den Motor nicht ganz ab, sondern drosselte ihn bloß und stieg aus, um etwas aus dem Schnappen zu holen, während die junge Dame, welche den Flug als Passagier mitgemacht hatte, in dem Flugzeug blieb. Durch eine Bewegung geriet sie an den Stellhebel des Flugzeuges, den sie unvorsichtigerweise herabstellte, so daß der Motor nun mit voller Tourenzahl losprang, worauf der Apparat über

den weiten Platz raste. Nachdem die Dame sich von ihrem ersten Schrecken erholt hatte, war sie geistesgegenwärtig genug, den Motor zum Stillstand zu bringen, konnte es aber nicht mehr hindern, daß das Flugzeug mit großer Wucht gegen eine Halle fuhr und hier einen Teil der Wand zersplitterte, wobei auch ein Teil des Apparats in Trümmer glog. Die junge Dame kam mit dem bloßen Schreck davon.

DAS NEUE LUFTRECHTSGESETZ in Deutschland, das die gesetzgebenden Körperschaften voraussichtlich noch in der bevorstehenden Tagung beschäftigen wird, wird eine Reihe wichtiger Bestimmungen zur Regelung des Luftverkehrs und Schaffung geordneter Rechtsverhältnisse auf dem Gebiete der Luftschifffahrt enthalten. Der Deutsche Luftfahrer-Verband soll den Charakter einer halbamtlichen Behörde erhalten. Jedes Luftfahrzeug muß einen vom Deutschen Luftfahrer-Verband ausgestellten Zulassungsschein nachweisen, der es sich an dem Personenverkehr beteiligen darf. Der Zulassungsschein wird erst nach Prüfung des Luftfahrzeuges durch herufene Sachverständige ausgestellt. Den vom Deutschen Luftfahrer-Verband ausgestellten Pilotenzeugnissen für Luftschiff-, Flugzeug- und Freiballonführer soll öffentliche Gültigkeit verliehen werden. Ausführliche Bestimmungen betreffen das Landen, das Führen von Lichtern (Signale), das Anweilen in der Luft u. a. m. In einem besonderen Teil des Gesetzes wird auch die Haftpflicht behandelt.

PAUL VIKTOR STOEFFLER hat bekanntlich am einem Tage 2060 km über Land bewältigt. Es fragt sich aber noch, ob diese großartige Fliegleistung als ein Überbieten des Weltrekords von Brindejous anzuerkennen ist, wie es der 100.000 Mark-Preis der Nationalfluggesellschaft fordert. Stoeffler hat ja nicht, wie Brindejous, seine Gesamtstrecke in einer Richtung hinter sich gebracht. Brindejous hat seine Fliegleistung im Wettbewerb um den Pommeri-Pokal ausgeführt, dessen Anschreibung ausdrücklich verlangt, daß die Bewerbungsläufe zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang eines Tages in einer vorher festgelegten Richtung auszuführen seien und daß die Luftlinie zwischen dem Start und dem Ziel des Fluges maßgebend sei. Stoeffler hat sich dagegen an die allgemeinen Anschreibungen der Nationalfluggesellschaft gehalten, die bestimmen, daß nur eine Strecke von mindestens 500 km in einer Richtung abzufliegen sei. Da Stoeffler nicht über Deutschlands Grenzen hinausfliegen wollte, so wäre es ihm auch unmöglich gewesen, Brindejous' Strecke in einer Richtung zu überbieten.

AUS POSEN wird berichtet: »Ein deutscher Offizier, der nach Posen kommandiert war, unternahm von hier aus am 4. November einen Aëroplanflug und verlor sich im Nebel bei Slupce über die russische Grenze. Dort wurde er mit etwa 50 scharfen Schüssen der russischen Grenzposten begrüßt, die ihn zwar nicht trafen, aber doch zwangen, eine Landung vorzunehmen. Der Flieger wurde bis zum nächsten Morgen festgehalten und sollte dann nach Slupce gebracht werden. Da jedoch dorthin keine Bahnverbindung besteht, machte der Flieger den russischen Behörden den Vorschlag, in Begleitung eines russischen Offiziers nach Slupce zu fliegen, womit man sich auch einverstanden erklärte. Durch widrige Winde wurde jedoch der Flieger wieder nach Deutschland verschlagen, worauf die Landung in der Nähe des Gutes Konikowo bei Guesen erfolgte. Der fliegende Transporter des deutschen »Gefangenen« mag recht erstaunte Augen gemacht haben, als er von seinem Schützing nach der Landung mit einem »Willkommen auf deutschem Boden« begrüßt wurde.«

SECHS MILLIONEN FRANCS hat in Frankreich die Sammlung für die Luftflotte ergeben. Nach der jetzt publizierten Abrechnung wurde die Summe wie folgt verwendet: Für 3½ Millionen Francs wurden kriegsbrauchbare Flugzeuge angekauft, und zwar insgesamt 208, deren jedes einzelne sich mithin auf rund 16.000 Francs stellt. Zwei Millionen wurden für die Errichtung von Flugstationen und Landungsplätzen verwendet, deren 62 errichtet worden sind, beziehungsweise ihrer Fertigstellung entgegengehen. 426.000 Francs wurden für die Aushil-

fung von Piloten bestimmt, von denen 67 bereits die Fliegengführerprüfung bestanden haben. 280.000 Francs erhalten die verschiedenen Vereine und Komitees, die Preise für die Erhöhung der Sicherheit des Fliegens ausgeschrieben haben. 70.000 Francs wurden für die Förderung des Wasserfliegens aufgewendet. Es verbleibt noch ein restlicher Fonds von 160.000 Francs. Jede Flugstation umfaßt ein Terrain von wenigstens 10 ha zu Übungswecken mit einem Hangar von 20 m im Quadrat, der eine Telefonanlage und einen Raum für eine Wacheperson enthält. Insgesamt wurden 342 ha Grund dem Komitee für die Nationalfluggesellschaft entweder geschenkt oder dauernd zur Verfügung gestellt.

GRAF CASTILLON DE ST. VICTOR, einer der bekanntesten französischen Luftsportsmänner und zugleich eines der bedeutendsten Mitglieder des Aéro-Club de France, wie des Ansehens der Fédération Aéronautique Internationale, ist — Klosterbruder geworden. Es wird über dieses überraschende Ereignis folgendes berichtet: Der in der Gesellschaft allgemein beliebte Graf verschwand vor einigen Monaten spurlos. Er gab nur an, daß er längere Reisen vor habe. Man hat ihn innaemher in einem Jesuitenkloster in Canterbury entdeckt. Einer seiner Bekannten hat das Kloster besucht und den Grafen, der die Mönchskutte trägt, gesprochen. Der Graf, der auch politisch — als Royalist — in Paris eine große Rolle gespielt hatte, wollte nichts mehr von der Politik hören und auch nichts von den großen Erfolgen der Aviatiker Védérins und Pégoud. Er hat der Welt vollständig Valet gesagt. Der Besucher fand den Grafen in der Küche des Klosters vor, wie er allerlei Verrichtungen vornahm, so zum Beispiel das Geschir abwasch. Trotz der eifrigsten Bemühungen des Besuchers verweigerte der Graf jede Auskunft über seinen merkwürdigen Entschluß. Graf Castillon ist 43 Jahre alt.

DER DEUTSCHE FLIEGERBUND hat sich aufgelöst. Am 22. Oktober fand in Frankfurt a. M. die vierte ordentliche Bundesversammlung statt. Dem Antrage des Präsidiums entsprechend wurde der Beschluß gefaßt, den Deutschen Fliegerbund aufzulösen. Die Versammlung ging bei dieser Auflösung von der Erwägung aus, daß das Ziel, das seinerzeit den Gründern vorschwebte, nämlich die Erweckung eines größeren Interesses für das deutsche Flugwesen, erreicht und daß durch die Initiative des Deutschen Fliegerbundes eine eifrigere Tätigkeit auf diesem Gebiete angeregt worden sei. Bei dieser Gelegenheit sei daran erinnert, daß der Deutsche Fliegerbund bereits 1910 als ein Kartell der rein dem Flugsport gewidmeten Vereine des Deutschen Luftfahrer-Verbandes gegründet wurde. Das Präsidium hatte seit der Gründung Prinz Albert zu Schleswig-Holstein-Glücksburg innegehabt; ihm verdankt der Bund in hohem Maße das Gelingen seiner Bestrebungen. Der Deutsche Fliegerbund hat im Jahre 1910 den ersten deutschen Überlandflug Frankfurt—Mainz—Mannheim organisiert, unmittelbar daran anschließend an den französischen ersten größeren Rundflug den Circuit de l'Est; er hat ferner den ersten deutschen Wasserflugschiff-Wettbewerb in Heiligenstadt im Herbst 1912 und den ersten deutschen Bombenwurf-Wettbewerb in Gotha im Sommer 1912 veranstaltet.

DAS STAHLUFTSCHIFF des Professors Unger beschäftigt jetzt wieder, so meldet man, die deutsche Militärverwaltung. Herzog Karl Eduard von Koburg hat das Protektorat über das Projekt übernommen und auch bereits einen großen Flugplatz zur Verfügung gestellt. Nach Prüfung der Ungerschen Konstruktion hat das Kriegsministerium mit den Vertrauensmännern des Professors Unger mehrere Verhandlungen gepflogen. Schließlich hat das Kriegsministerium einen schriftlichen Vertrag vorgelegt, in dem es sich bereit erklärt, das erste Luftschiff zu einem vereinbarten Preise anzukaufen, falls es an Hubkraft und Geschwindigkeit gewissen Minimalbedingungen entspricht. Gleichzeitig äußerte das Kriegsministerium den dringenden Wunsch, daß mit dem Auslande in keinerlei Austauschverhandlungen eingetreten, respektive, daß solche eventuell schon eingeleiteten Verhandlungen abgebrochen werden. Dagegen wurde es dem Erfinder frei-

gestellt, mit den Kriegsministerien der Dreibundmächte zu verhandeln. Daraufhin entsandete bereits das österreichisch-ungarische Kriegsministerium zwei Herren des Generalstabes zur Besichtigung, die zu Beteiligungsverhandlungen führte. Das italienische Kriegsministerium hat gleichfalls die Entsendung einer fachmännischen Deputation zur Besichtigung des Stahlluftschiffmodells beschlossen. Das erste Luftschiff wird in Kobarg gebaut und in der dort zu gründenden Halle installiert werden.

EINE UMSTÄNDLICHE LUFTREISE hat der Albatros-Pilot Ernst Stoeffler, ein Bruder des Rekordfliegers Viktor Stoeffler, mit Ingenieur Sakaty als Passagier kürzlich gemacht. Sie stiegen am 28. Oktober um 9 Uhr 15 vormittags in Köln auf, um nach Paris zu fliegen. Da sie heftigen Gegenwind hatten, brachten sie volle drei Stunden, um den 100 km entfernten Ort Laon im Departement Aisne zu erreichen, wo sie wegen Benzinmangels dicht neben einem Exerzierplatz landen mußten. Die französischen Offiziere stellten den Zweidecker unter Bewachung und meldeten die Ankunft der Flieger dem Präfekten. Nachdem sie sich als Zivilflieger legitimiert und 180 Francs Zöllgebühr entrichtet hatten, wurde ihnen abends die Weiterfahrt freigegeben, die sie aber erst am 29. Oktober vormittags antreten konnten. Sie erreichten im Laufe des späten Nachmittags Villacoublay, schliefen in Paris nur wenig, verbrachten den 30. Oktober teils mit Besorgungen, teils mit Überprüfung des Motors und hatten kaum zwei Stunden geruht, als sie am 31. Oktober um 3 Uhr nachts den Rückflug antreten. Sie gerieten bald in dichten Nebel und da die elektrische Beleuchtung des Apparates versagte, verloren sie die Orientierung. Als überdies der Motor aussetzte, wollte Stoeffler im Gleitfluge landen. Ehe er sich aber dessen versah, schlug der Zweidecker gegen einen Baum, stürzte zu Boden und wurde schwer beschädigt. Die ungemütliche Fahrt hatte im Schloßpark von Versailles ein unfreiwilliges Ende genommen. Der Apparat mußte abmontiert und die Rückreise per Bahn gemacht werden.

DIE BALLONVERFOLGUNG durch Automobile, die vom k. k. Österreichischen Automobil-Klub und vom k. k. Österreichischen Aero-Klub für Sonntag, den 9. November, anberaumt war, ist wegen eingetretener Hindernisse auf Samstag den 16. d. M., im Falle ungünstiger Witterung auf Sonntag, den 16. d. M., verschoben worden. Der Nennungsschluß wurde infolgedessen bis auf den 14. d. M. erstreckt. Zur Zeit da unser Blatt geschlossen wird, liegen fünf Ballon- und achtzehn Automobilnennungen vor. Auch Erzhzog Josef Ferdinand, bekanntlich ein ebenso passionierter und vorsüßlicher Automobilist wie Aeronaut, hat eine Automobilnennung abgegeben. Die Liste lautet:

Ballons: 1. Constantin Freiherr von Economo («Sonja»), 2. Generaldirektor Alexander Cassinone («Vindobona»), 3. Kommerzialrat Kamillo Castiglioni («Exceliore»), 4. Hauptmann Wilhelm Höffory («Hohenasburg»), 5. Hauptmann Franz Mausbarth («Wimpassau»). — Automobile: 1. Bella Gershofer, k. k. Hofburgschauspielerin (22 H. P. Darraq), 2. Ingenieur Richard Adler (24/32 H. P. Herpmobil), 3. Franz Adametz (16/18 H. P. Fiat), 4. Julius Curjel (16 H. P. W. A. F.), 5. Walter Muiel Edler von Mollenbruck (40/50 H. P. Gräf und Stift), 6. Ingenieur C. C. Friese (40/50 H. P. Rolls-Royce), 7. Hans Reitbofer (18 H. P. N. S. U.), 8. Erzhzog Josef Ferdinand (38/50 H. P. Minerva-Knight), 9. Franz Cernil (6/8 H. P. K. A. N.), 10. Robert Siercke (14/32 H. P. Austro-Daimler), 11. Anton Czech (35 H. P. Austro-Daimler), 12. Henry Beya (14/20 H. P. de Dion-Bouton), 13. Ludwig Johne (6/16 H. P. Mathia), 14. Richard Perrin (Puch), 15. Richard Geru (24 H. P. Kuch), 16. Robert Koch (30 H. P. Opel), 17. Franz Rosenthal (10/12 H. P. «Wauderer»), 18. Josef Neller (18/22 H. P. WAF).

DIE MARINELUFTSCHIFFERABTEILUNG Deutschlands soll von Johannisthal verlegt werden, und zwar zunächst nach Dresden und Frankfurt a. M. und dann auch Fühlbüttel bei Hamburg. Am 1. April sollen dann die inszwischen fertiggestellten Luftschiffe »L. 3« (Zeppelein) und »L. 4« (Schütte-Lanz) die neue dreihäufige Doppelhalle bei Cuxhaven beziehen. Der Kontrakt mit

der Johannisthaler Halle läuft am 31. März 1914 ab. Schon während des Monats November wird das Luftschifferpersonal der Marine neben seiner sonstigen Tätigkeit in Dresden auf dem Delag-Luftschiff »Sachsen« und in Frankfurt a. M. auf dem Delag-Luftschiff »Viktoria Laise« ausgebildet. Nach Dresden gehen der Abteilungsstabschef mit Korvettenkapitän Strasser und die zukünftige »L. 4«-Besatzung unter dem Kommando des Kapitänleutnants Frits, nach Frankfurt a. M. die zukünftige »L. 3«-Besatzung unter Kapitänleutnant Beilts. Vom 1. Dezember ab ist die Marineverwaltung in der Lage, die »Sachsen« zu charten. Die beiden Marineluftschifferabteilungen werden zu diesem Termin daher von Dresden und Frankfurt a. M. zurückgezogen und gehen mit der »Sachsen« nach Fühlbüttel. Dieser Zustand bleibt bis zum Frühjahr bestehen. Nach der dann erfolgten Fertigstellung der neuen in Bau befindlichen Marineluftschiffe »L. 3« und »L. 4«, von denen der neue Schütte-Lanz, der »L. 4«, voraussichtlich zuerst abgeliefert werden wird, wird das Mietverhältnis mit der »Sachsen« gelöst und die Besatzungen gehen auf die neuen Luftkreuzer über. Mit diesen vorläufig geplanten Maßnahmen beabsichtigt die Marineverwaltung, das Luftschifferpersonal, so gut wie nur irgend möglich, schon während des Winters praktisch so weit vorzubilden, daß es in der Lage ist, im Frühjahr die neuen Luftkreuzer sofort in Gebrauch zu nehmen. Die Marine selbst besitzt zurzeit kein eigenes Luftschiff mehr, sie ist infolgedessen gezwungen, zu Ausbildungszwecken auf Schiffe der Delag zurückzugreifen.

DAS VERSUCHSLUFTSCHIFF »VEEH« der Deutschen Luftschiffwerft in Düsseldorf machte am 25. Oktober mit 13 Personen an Bord unter Führung des Diplomingenieurs Simon eine Werkstattfahrt und vollführte dabei sehr enge Kurven- und Höhenzüge zur Erprobung einer neuen Antriebsvorrichtung und verstärkter Seitensteuerung. Bei der Landung versanken sich zwei Soldaten in dem ausgeworfenen Landesackel, wurden in die Höhe gezogen und stürzten aus beträchtlicher Höhe ab, wobei ein Soldat eine Gehirnerschütterung erlitt. — Das Luftschiff »Veeh«, welches 9000 m³ Gas faßt und dessen Gerüst bekanntlich nicht aus Aluminium, sondern aus Stahlrohren besteht, ist nach der im Juli vorgenommenen Probemontage verschiedenen Abänderungen und Verbesserungen unterworfen worden, die sich bei den ersten Fahrten als geboten herausgestellt hatten. Diese Verbesserungen beziehen sich in erster Linie auf die Antriebsvorrichtung der Propeller. Die zunächst gewählte Kraftübertragung durch Gummieile hatte sich als nicht zuverlässig und vorteilhaft erwiesen und ist deshalb jetzt durch einen neuen, in den Werkstätten der Deutschen Luftschiffwerft ausgeführten Kegelantrieb ersetzt worden. Dementsprechend haben auch die das Getriebe tragenden Ausleger eine neue Konstruktion erfahren. Die vier großen Holzschrauben rotieren jetzt geteilt; auch läßt sich das hintere Paar auf Rücklauf umschalten. Eine zweite wesentliche Abänderung hat die am Heck vereinigte Steueranlage erfahren, indem an Stelle des einen vertikalen Hecksteuers drei Flächen getreten sind, von denen die beiden kleineren seitlich ausladen und so dem vollen Luftstrom ausgesetzt sind. Die metallisierte Hülle wurde dieser Mehrbelastung des Hecks angepaßt und zugleich einer gründlichen Revision unterzogen; sie ist jetzt mit vier Reißbahnen versehen, von denen die beiden auf der Oberseite liegenden Querbahnen die zwei seitlich liegenden Längsbahnen sind. Zur Erleichterung der Demontage ist das nach dem Heck zu gelegene, schubelartige aufgerichtete Endstück des Kiels zum Herabklappen eingerichtet worden.

DER PRINZ HEINRICH-FLUG 1914 wird sich bis nach Hamburg ausziehen. In Straßburg hielt kürzlich die Südwestgruppe des Deutschen Luftfahrer-Verbandes, die seit 1911 alljährlich den Oberrheinischen Zuverlässigkeitsflug (Prinz Heinrich-Flug) veranstaltet, eine Sitzung ab, wo über das Programm des Fluges 1914 beraten wurde. Oberstleutnant von Oldershausen, der Vorsitzende des Arbeitsausschusses der Prinz Heinrich-Flüge, berichtete über die bestehenden Pläne. Darnach hat das provisorische Pro

gramm in der Streckenführung einige Veränderungen erfahren. Der Flug, der vom 17. bis 24. Mai stattfinden und über eine Strecke von ca. 1680 km führen soll, geht am ersten Tag von Darmstadt über Mannheim—Karlsruhe—Straßburg—Speyer—Worms nach Frankfurt (350 km). Die zweite Etappe, führt die Flieger von Frankfurt über Koblenz nach Köln und in gerader Linie von Köln nach Frankfurt zurück (350 km). Den Fliegern ist erlaubt, die beiden Etappen in einem Tag zurückzulegen. Eine Zwischenlandung ist hierbei in Frankfurt vorgesehen; bei den anderen Stätten wird nur das Abwerfen einer Marke zur Kontrolle verlangt. Am 19. Mai ist Rahetag. Flugstrecke am vierten Tag ist von Frankfurt über Gießen, Kassel, Braunschweig nach Hamburg (490 km), von wo am fünften Tag über Bremen, Osnabrück, Münster, Bielefeld, Minden, Hannover und nach Hamburg zurückgefliegen wird (560 km). Auch diese beiden Strecken (980 km) dürfen von den Fliegern in einem Tag absolviert werden. Der sechste Tag ist wieder ein Ruhetag. Der siebente bringt eine strategische Aufklärungsübung von Hamburg nach Köln, dort wird eine taktische Übung veranstaltet werden. Die Forderungen des neuen Prinz Heinrich-Fluges sind erheblich größer als früher. Man verlangt eine Tagesleistung von nahezu 1000 km, und zwar nicht in selbst gewählter Flugrichtung, sondern als Zielfahrt. Die Teilnehmer am Prinz Heinrich-Fluge sollen wieder in die beiden Kategorien Militär- und Zivilflieger geteilt werden. Preise werden im Gesamtbetrage von 120.000 M. gegeben.

KONKURS ANGEKÜNDELT hat die Deutsche Luftschiffwerft G. m. b. H. in Düsseldorf, die in diesen Tagen ihr neu montiertes Versuchsluftschiff »V. 1« zum Wiederaufstieg brachte. Ausschlaggebend für den Entschluß der Betriebseinstellung und Konkursanmeldung war, wie die »B. Z. a. Mittags« erfährt, die Unmöglichkeit, weitere Mittel für jene Abänderungen zu beschaffen, wie sie sich naturgemäß noch bei jedem neuen Luftschifftyp auf Grund der ersten praktischen Erfahrungen ergeben haben und eben im Wesen eines Versuchsluftschiffes begründet liegen. Das Unternehmen hat von Anfang an mit Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt. Aus seinen ersten Banstätten, der Radrenbahn München-Milbertshofen und der zum Abbruch bestimmten Münchener Parseval-Halle, vertriehen, fand es erst in der leerstehenden Düsseldorfer Luftschiffhalle eine bleibende Stätte. Zu diesen Unterkaufschwierigkeiten, die den ruhigen Fortgang der Arbeiten störten, gesellten sich ständige Geldkalamitäten, so daß der Weiterbau wiederholt ernstlich in Frage stand und teilweise ganz eingestellt werden mußte. Jene Periode auffammernden Begeisterung, die dem deutschen Luftschiffbau Millionen zur Verfügung stellte, in der die Motorluftschiff-Studiengesellschaft das Parseval-System übernahm, die Nationalpense den Anbau der »Z.«-Schiffe ermöglichte und die Häuser Lanz und Siemens-Schuckert ein großzügiges Mäzenatentum betätigten, war eben unwiederbringlich vorüber. Doch gelang es durch den Opfermut der ersten Geldgeber und die unabhässigen Bemühungen der Werftleitung, einige Hilfe von Großindustriellen, wie Krupp und den Mannesmann-Werken und vom preussischen Kriegsministerium zu erhalten. Das Kriegsministerium übernahm sogar — ganz gegen seine sonstige Gepflogenheit, nur an angeprobte Luftschiffe Geld zu wenden — die erheblichen Unkosten für die Versuchsfahrten. Alle diese Unterstützungen reichten knapp hin, das angefangene Versuchsschiff zu Ende zu haben.

DER PROTEST deutscher Flieger gegen die Fernflüge der Nationalflugschiffe, worüber in diesem Blatte berichtet wurde, ist, wie schon angedeutet, scheinbar von dem »Bund Deutscher Fliegerführer« angegangen. Der Bundesvorstand hat eine diesbezügliche Erklärung verfaßt, worin er anspricht, daß er die Form der »Resolutions« nicht billigt, mit ihrem Inhalt aber sachlich einverstanden sei. Die Auffassung des Bundes ist, wie die B. Z. a. M. referiert, folgende: »Gegenwärtig ist der Deutsche Luftfahrer-Verband die maßgebende sportliche Behörde. Der Bund Deutscher Fliegerführer, als offizieller Vertreter der deutschen Piloten, erkämpft seit langem die selbstverständliche Berechtigung, in dieser Behörde Sitz

und Stimme zu erhalten. Bisher ohne jeden Erfolg. In diesem unsatisfürlichen Zustande liegt eine schwere Schädigung der deutschen Aviatik, da der Fliegerführer der berufenen Pionier des Fliegewesens ist. Es ist daher zu wünschen, daß eine unparteiische und unabhängige Behörde die Wahrung der Interessen der Fliegerführer und ihre Abgrenzung gegen die Interessen der Fliegerindustrie in die Hand nimmt. Auch manche Maßnahmen des Karatoriums der Nationalflugschiffe kann der B. D. F. leider nicht zustimmen. Auch hier ist dem Bund nicht Gelegenheit gegeben worden, mit seinem Rat und seiner Erfahrung der Nationalflugschiffe nützlich zu sein. Sonst wären — von der wirtschaftlichen Schädigung der Piloten durch die Nationalflugschiffendeckler abgesehen — die letzten großen Preisausschreibungen, welche die bekannten verhältnißvollen Nachflüge erforderten, sachgemäßer und dem heutigen Stand der Fliegtechnik entsprechender ausgefallen. Da, um die Bedingungen der Ausschreibungen zu erfüllen, Nachflüge notwendig waren, wurden wohl Stimmen im Bunde laut, welche auf die Gefährlichkeit dieser Unternehmungen hinwiesen, aber zu viele Mißerfolge mit anderen Eingehen an das Karatorium der Nationalflugschiffe hielten den Bund ab, sich eine nenerliche Absage zu holen. Die besten deutschen Zivil- und Militärflieger haben sich zur ungünstigsten Jahreszeit mit Nachflügen versuchen müssen. Es sind sehr große Leistungen vollbracht worden und sicherlich waren sie lehrreich, aber die Opfer, mit denen sie erkannt wurden, waren zu groß; denn abgesehen von den Todesstrafen und den vielfach schweren Verletzungen geht der Wert der bei den verschiedenen Versuchen zertrümmerten Flugzeuge der Fabriken und der Heeresverwaltung (ca. 26 Maschinen) weit über die angesetzte Preissumme von 800.000 M. hinaus. Wenn auch der Kampf ums Dasein uns Flieger zwingt, die Nachflüge auf Tod und Leben zu wagen und wenn auch der Konkurrenzkampf die Flieger nötigt, die Nachflüge bis zum letzten Tage der Ausschreibung immer von neuem zu versuchen, so veranlaßt uns dies doch und meinet, daß auch das deutsche Volk, als Stütze der Spende, in gleicher Weise urteilt. Wir geben ferner der Hoffnung Ausdruck, daß die berechtigten Wünsche der im B. D. F. vereinigten deutschen Fliegerführer sowohl beim Deutschen Luftfahrer-Verband, als auch bei dem Karatorium der Nationalflugschiffe zum Wohl der deutschen Aviatik nun endlich im gerechten Maße Berücksichtigung finden.«

AUS WIENER-NEUSTADT wird uns berichtet: Mit Ausnahme einiger Tage, war die Witterung im Oktober sehr kühl und nebelreich. Das Thermometer zeigte am 15. früh — 8.3. Der Luftdruck schwankte zwischen 27.6 am 5. Oktober mittags und 51.2 am 14. Oktober mittags. Die Windrichtung war wie in den Vormonaten meist nördlich. Obwohl im abgelaufenen Monate kein besonders günstiges Wetter herrschte, konnte doch an zehn Tagen vor- und nachmittags, an neun Tagen vormittags und an drei Tagen nachmittags geflogen werden; dabei wurde eine Gesamtflugzeit von 68 : 45 : 00 erreicht. Am 2. Oktober unternahm Fregattenleutnant A. Kaindl einen Flug gegen Neunkirchen und retour, überflog Wiener-Neustadt, Pottendorf, Baden, Vöslan und landete auf dem hiesigen Felde nach einer Flugzeit von 65 : 00 in sehr schönen Spiralen aus einer Höhe von 1100 m. Oberleutnant Feldpilot R. Holecka startete am 6. Oktober früh zu einem größeren Überlandfluge mit Fregattenleutnant Feldpilot K. Cerri auf dem Lohner-Pfeildöller (Bulle) mit 90 H. P. Hyro-Motor. Es wurde um 6 Uhr früh in der Richtung nach Piesting abgefliegen, von wo sich der Flug über den Rücken der Hohen Wand zur Kleinen Kanzel und sodann in steigenden Spiralen gegen den Schneeberg zu erstreckte. Der Schneeberg wurde vom Höllental aus der ganzen Länge des Rücken nach in 2500 m Höhe überflogen, und zwar vom Sankogel über die höchste Spitze, dem Klostervogel (2076 m), bis zum Waxkogel. Vom Hochschneebergkogel flogen die Herren gegen die Rax über Kaiserbrunn auf den Jakobkogel bis zur Seehütte, welche sich auf halben Wege zwischen Predigerstuhl und Erzherrzog Otto-Haus

befindet. Von dort giug es über Gloggnitz retour nach Wiener-Neustadt, wo nach einer Flugzeit von 1:45:00 glatt auf dem Flugfelde gelandet wurde. Während des Fluges wurden photographische Aufnahmen gemacht. Die Durchschnittshöhe des Fluges war 2900 m. — Leutnant-Feldpilot C. Perini flog am 17. Oktober nachmittags in 500 m Höhe auf dem »E. H.« Kriegssapparat F. 4, nach Fischamend ab. — Am 24. Oktober vormittags flog der Kommandant des Flugparkes Nr. 2, Hauptmann-Feldpilot M. Miller, mit dem Oberleutnant N. Wager von Florheim auf dem Kriegssapparat (Balle), 90 H. P., in 1200 m Höhe nach Krakau ab. — Oberleutnant-Feldpilot B. Schoonovsky unternahm mit Oberleutnant F. Ritter von Cavalla am gleichen Tage einen Überlandflug nach Neusatz; die Herren flogen am ein Uhr mittags bei dichtem Nebel in 900 m Höhe auf dem 90 H. P.-Lohner-Doppeldecker Pfeildelger »Bub« ab und landeten in Neusatz nach 3:30:00 glatt aus einer Höhe von 1900 m. — Am 25. Oktober traten sie den Rückflug an, mußten jedoch wegen eines kleinen Motordefektes bei Alpär eine Notlandung vornehmen; nach satter Behebung des Defektes konnte der Weiterflug über Baja, dann aufwärts über die Biliser Berge, Raab, Ödenburg fortgesetzt werden und in schönen Spiralschleifen wurde aus einer Höhe von 2800 m die Landung vollzogen. Die Orientierung während des Fluges war eine äußerst schwierige, da dichter Nebel herrschte. — Am 27. Oktober ist Leutnant-Feldpilot J. Mauld, von Sigetvár kommend, auf dem 90 H. P.-Lohner-Daimler-Doppeldecker-Pfeildelger »Boheme« am hiesigen Felde aus einer Höhe von 1200 m glatt gelandet. — Am gleichen Tage kamen aus Köln, über Ghera, Budweis die deutschen Fliegeroffiziere Leutnant-Feldpilot Pfeiffer und Leutnant Rhode; die Herren mußten infolge des dichten Nebels bei Theresienfeld landen, wobei eine Reparatur am Apparate seitens unseres Flugparkes Nr. 2 vorgenommen wurde. Am 29. Oktober früh flogen die Offiziere nach Aspern ab. — Von der Fliegerstation Köln landeten am 29. Oktober um 1 Uhr 05 mittags Oberleutnant-Feldpilot Joly und Oberleutnant Cyssak, aus München kommend, glatt und flogen am 30. Oktober früh nach Aspern ab. — Folgende Offiziere legten im abgelaufenen Monate die Feldpilotenprüfung ab: Linienfahrtsleutnant F. Mikaleczki, die Fregattenleutnants K. Cerri, K. Maglic, O. Fiala Edler von Ferbrugg und H. Fontaine von Felsenbrunn. Fregattenleutnant N. Steinfel bestand die Pilotenprüfung. — Am 1. Oktober besuchten 19 Offiziere des k. k. Landwehrwaffendepots Wien unter Führung des Hauptmanns Trutschnigg das hiesige Flugfeld; während ihrer Anwesenheit wurden mit vier Apparat sehr hübsche Flüge ausgeführt. — Am 14. Oktober besuchten verschiedene Generale und Stabsoffiziere, welche im Jahre 1888 aus der k. u. k. Theresianischen Militärakademie ausgesnert wurden, das hiesige Feld; die Herren wurden vom Kommandanten des Flugparkes Nr. 2, Hauptmann-Feldpilot M. Miller, empfangen. Mehr als ein Drittel der gekommenen Herren machten Passagierflüge mit, unter anderem flog auch Oberst Prinz Schanmburg-Lippe mit dem Kommandanten des hiesigen Flugparkes Nr. 2, Hauptmann-Feldpilot M. Miller. — Mit 14. Oktober rückten die Marineoffiziere des Pilotenurses vom 1. Juli zu ihren Abteilungen nach Pola ein.

LITERATUR.

»Flugzeug-Modellbau.« Von Zivilingenieur P. L. Bigenwald. Mit 158 Abbildungen und Konstruktionszeichnungen, 28 Tabellen und 4 Konstruktionsstufen im Text. Berlin, 1913. Verlag Richard Karl Schmidt & Co. Preis gebunden 4 M. — Dieses als Band 12 der »Bibliothek für Luftschiffahrt und Flugtechnik« erscheinende Buch ist die erste ausführliche, dem Flugzeugmodellbau gewidmete Publikation. Da gerade in letzter Zeit dem Flugzeugmodellbau und dem Flugzeugmodelltransport mit Recht ein lebhaftes Interesse entgegengebracht wird, dürfte dies reich illustrierte, klar und leicht verständlich geschriebene Buch sicher viele Freunde finden, insbesondere auch in den Kreisen der jungen Konstrukteure von Flug-

zeugmodellen. Dem jungen Flugzeugmodellbauer hilft die Buch über alle theoretischen und praktischen Schwierigkeiten hinweg, und diejenigen, welche das Handbuch mit Verständnis lesen und das Gelesene richtig anwenden, werden sicher imstande sein, ausgiebige Modelle zu bauen, zumal der Autor aus seiner reichen Praxis zahlreiche, für den Bau wertvolle Winke und Ratschläge gibt. Die vielen Abbildungen und Konstruktionszeichnungen, die nicht nur fertige Modelle, sondern auch Konstruktionssteile n. s. w. darstellen, tragen zur Erläuterung wesentlich bei.

»Leitfaden der Flugtechnik.« Für Ingenieure, Techniker und Studierende. Von Professor Siegmund Huppert. Berlin, 1913. Verlag von Julius Springer. Preis gebunden 12 M. — Vorliegendes Werk entstand aus der Erkenntnis heraus, daß die deutsche Fachliteratur wohl reich ist an beschreibenden Werken über Flugtechnik, hingegen nur wenige Schriften bietet, die den Techniker und Ingenieur befriedigen. Auch hegt der Verfasser die Meinung, daß die Zeit nicht allzu fern ist, in der an den technischen Lehranstalten Vorträge über Theorie und Bau von Flugmaschinen einschließlich ihrer Einzelteile allgemeine Aufnahme in den Lehrplan finden werden. Das vorliegende, in jeder Beziehung äußerst gediegene Werk wird dann einen sicher willkommenen Beifall für Lehrer und Studenten der Flugtechnik finden, sich in einzelne Gebiete zu vertiefen. Abgesehen davon wird aber der reiche Inhalt des Buches auch dem in der Praxis stehenden Ingenieur nützlich sein, der sich über das von seinem Spezialfach abseits liegende Gebiet Kenntnisse erwerben will. In Anlehnung an seine am Kyffhäuser-Technikum in Frankenhäusen gehaltenen Vorträge behandelt der Autor eingehend die Gesetze des Luftwiderstandes und ihre Anwendung auf die bisher einzig erfolgreiche Gattung von Flugzeugen, die Drachendrüger. Vielfach hat übrigens der gelehrte Verfasser auch seine in der Eigenschaft als Delegierter der Sportkommission der Deutschen Flugplatz-Gesellschaft in Berlin auf internationalen Flugwochen gesammelten Erfahrungen verwertet. Das vorzügliche Werk sei nochmals nachhaltig empfohlen.

BRIEFKASTEN.

L. L. in G. — Jenes Albatros-Wasserflugzeug, mit dem Hellmuth Hirth sich als der schnellste Konkurrent im Rundflug über den oberitalienischen See erwies, ist nicht ein Doppeldecker, sondern ein Eindecker. Er hat bei einer Breite von 13 m eine Totallänge von 8.5 m. Das Tragflächenareal beträgt circa 25 m². Der Apparat hat zwei Kufenschwimmer von je 900 Liter Displacement, deren Abstand voneinander von Mitte zu Mitte 3.80 m beträgt. Das Landfahrzeug ist aus Stahlrohr, zweirädrig, anziehbar. Durch Anklippen zweier Knäcke werden die Räder bis an den Rumpf herangeholt.

Die Wahrheit über den Stand der Luftschiffahrt 1913.

Vortrag, gehalten zu Wien am 29. April 1913, im großen Saale der »Uranias« von

VICTOR SILBERER.

Verlag der »ALLGEMEINEN SPORT-ZEITUNG«, Wien.

PREIS: 1 Krone.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

„La Navigazione Aerea“

Italienische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. Luigi Mina
vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag
E. Voghera, Via Po 3, Rom.

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angegliederten Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen
Konstruktionsschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Heften von 24 bis 32 Seiten mit
technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung
der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen - Kugelballons, Lenk-
ballons und Aeroplane Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luft-
schiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:

ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ 13 „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

Er erscheint einmal im Monat.

Bei der Wichtigkeit astrono-
mischer und meteorologischer
Kenntnisse für die Luftschiff-
fahrt empfehlen wir allen Inter-
essenten ein Abonnement auf die
**Illustrierte Halbmonatschrift
für Astronomie
und verwandte Gebiete**

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD
Direktor der Treptow-Sternwarte.

Der 13. Jahrgang begann am
1. Oktober 1912.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede
Buchhandlung und den

Verlag der Treptow-Sternwarte,
Berlin-Treptow.

Bezugspreis für Deutschland und Öster-
reich-Ungarn **vierteljährlich M. 3.—**
(für das Ausland vierteljährlich M. 4.—).

LA REVUE DE L'AVIATION

DE L'AUTOMOBILE ET DES SPORTS
PUBLICATION MENSUELLE ILLUSTRÉE

5^e ANNEE.

Paraissant le 1^{er} de chaque mois.

5^e ANNEE

Le Numéro 75 centimes. **ABONNEMENTS:** FRANCE, un An 6 francs; ETRANGER, un An 8 francs.

DIRECTION-REDACTION: 3, Avenue de l'Opéra, 3, PARIS.

TELEPHONE: 251-84.

**Aeroplanstoffe
Aeroplanzugehör
Ballonstoffe
Luftballons**

„SEMPERIT“

Oesterreichisch-amerikanische Gummiwerke Aktiengesellschaft, Wien XIII/3.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Winter 1913/14. Schnellzugs-Verbindungen. Winter 1913/14

Gültig vom 1. November 1913.

[illegible]

Deutschland-Italien

[illegible]

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportsilberer Wien“.

Nummer 23.

Wien, 1. Dezember 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: Pariser Brief. — Pégoud und seine Nachahmer. — Aviatische Weltrekorde. — Die Gordon Bennett-Wettbewerbe. — Der Pemmy-Pokal. — Der Michelin-Pokal. — Rupert Pflauser. — Neustadt wird rein militärisch. — Ballonverfolgung durch Automobils. — Die Preise der Nationalspiele. — Todesopfer. — Österreichischer Luftschiffer-Verband. — K. k. Österreichischer Aëro-Klub. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

PARISER BRIEF.

Die Ereignisse der Luftschifffahrt, die das allgemeine Interesse fesseln, folgen einander meistens in steigender Häufigkeit, so daß man gleichsam kaum zu Atem kommt. Da fliegt Garros von St. Raphael übers Mittelmeer nach Bizerta und Tunis, Pégoud führt die unglaublichesten Evolutionen aus, Daucourt fährt, wenn auch mit zahlreichen Stockungen, von Paris nach der Levante, deutsche Flieger legen ungeheure Strecken zurück, die Frage der Starrballons beschäftigt seit der letzten Zeppelin-Katastrophe die Gemüter — kurz, es gibt an allen Ecken und Enden zu sehen und zu lernen.

In dem Trubel verschwindet manche Einzelheit. Ich möchte ein solches Detail erwähnen, woran sich, besonders für meine Erionierung, interessante historische Daten knüpfen. Vor nicht langer Zeit wurde dem verdienten französischen Gelehrten Etienne Jules Marey an der Côte d'Or ein Denkmal gesetzt. Und das gibt mir Gelegenheit, der Bedeutung dieses Akademikers für die Luftschifffahrt zu gedenken.

Marey ist nicht Luftschiffer im engeren Sinne des Wortes gewesen. Er gehörte der physiologischen Sektion der französischen Akademie der Wissenschaften an. Von seiner Seite her beschäftigte er sich mit dem Studium des Vogelfluges und brachte es darin zu achtunggebietenden Erfolgen. Seine Arbeiten warfen vieles Licht auf das Rätsel, wie die Vögel ihre leichten und graziösen Bewegungen durch den Luftsozen ausführen, um die sie der Mensch seit jeher beneidet. Marey machte sich eine einfache, dabei überaus ergiebige

und zuverlässige Methode zunutze, um zu ergründen, auf welche Art der Adler, die Taube, der Schmetterling, die Fledermaus ihre vorderen Gliedmaßen gebrauchen, um sich in der Luft schwebend zu erhalten. Er verfertigte — so wie es auch Anschütz machte — reihenweise photographische Aufnahmen der sich bewegenden Tiere, und zwar so, daß die einzelnen, sehr rasch hintereinander aufgenommenen Bilder die verschiedenen Bewegungsphasen wiedergaben. Er ordnete dann die Bilder in der Reihenfolge, wie sie aufgenommen worden waren, in einem Zylinder (Thaumatrope) an; durch Spalten in der Wand des rotierenden Zylinders gesehen, nahmen die Bilder scheinbar Leben an und ließen aus den einzelnen Phasen wieder die Bewegung des Flügelschlages, die Schwanzsteuerung etc. entstehen.

Bei der großen Ausstellung von 1889 in Paris bin zufällig ich gewesen, der den berühmten Edison mit Marey bekannt machte, welcher mich durch seine besondere Freundschaft auszeichnete. Wir zeigten Edison die von Marey benützte Anordnung. Marey setzte einen gewissen Stolz in seine neuartige Anwendung eines Apparates, der freilich schon lange bekannt war und den Nachteil hatte, nur immer einen kleinen Bildstreifen zu bewältigen, da man ja den Zylinder nicht ins Ungemessene vergrößern konnte. Edison schien von Bewunderung erfüllt, und ich konnte deutlich ein Aufblitzen seiner Augen bemerken — als ob hinter seiner Stirn sich plötzlich ein Licht entzündet hätte. Als er fort war, erzählte ich Marey meine Beobachtung und sagte: „Lieber M. Marey, Sie werden sehen, Edison ist im Begriff, eine große Erfindung zu machen. Ihr Apparat hat ihn auf eine Idee gebracht. Könnten nicht Sie auf den Gedanken kommen?“

Wenige Monate später meldete man mir aus Amerika die Erfindung des Kinetographen. Edison hatte das in seiner Länge begrenzte Band des Thaumatrops durch ein solches von unbeschränkter Dimension ersetzt, das er zwischen zwei Zylindern sich abrollen ließ.

Marey war vollkommen überzeugt, daß der Mensch es nicht unternehmen kann, das Werk des großen Baumeisters aller Welten in dem Sinne einer ins einzelne gehenden Kopie nachzuahmen. Das Studium all der mannigfachen Details soll vielmehr zur Auffindung einiger weniger Prinzipien dienen, die sich dann beim praktischen Bau von Kunstfliegern zur Geltung bringen lassen. Es gelang Marey, mit großer Klarheit zu zeigen, daß die Flugweisen verschiedener Tiergattungen erheblich voneinander abweichen; so z. B. daß der Adler und der Geier ganz anders fliegen als die Fliege und der Schmetterling. Der Flügel dieses letzteren verrichtet eine ziemlich einfache Arbeit, die sich in der Praxis leichter nachahmen läßt als die des artikulierten Vogelflügels. Der Flügel der Fliege hat geradezu eine ähnliche Wirkungsweise wie die Luftschraube, deren Erfolg durch die schönen Experimente von Alphonse Pénaud damals schon demonstriert war. Als Marey das berühmte Spielzeug kennen lernte, wurde er sogleich Anhänger der Schraube und ihrer Verwendung durch Pénaud. Er gehörte also unter die ersten wissenschaftlichen Vertreter des Ätrophlans.

Wiederholt machte Marey zu mir die Bemerkung, daß die zum Flügelflug nach Schmetterlingsart nötige motorische Kraft wesentlich größer sei als diejenige, welche die Vögel zu ihrem Fluge brauchen, den wir, wie es scheint, nicht nachahmen können. Dafür haben wir etwas anderes vor den Vögeln voraus; daß wir nämlich dank der neueren Motorentechnik verhältnismäßig noch leichte Fahrzeuge mit geradezu unheimlichen Summen von bewegender Kraft bepacken können, die dann dementsprechend großartige Leistungen gestatten, die mit den bloßen Mitteln der organischen Natur undurchführbar sind. Um mit Muskelkräften das nachzumachen, was eine moderne hundertpferdige Flugmaschine leistet, müßte man — was selbstverständlich ausgeschlossen ist — ein Luftfahrzeug etwa mit zwei Mannschaften von je 700 Mann besetzen, was ein Gewicht von weit mehr als 100.000 kg bedingen würde.

Die Erfolge der modernen Flugzeuge fallen ganz in die Linien der Gedankenzüge des großen Gelehrten, der seit dem Jahre 1903 nicht mehr unter den Lebenden weilt und von dem Triumphzug des Ätrophlans also nichts mehr mitmachte.

Wilfrid de Fonvielle.

PÉGoud und SEINE NACHAHMER.

Adolfe Pégoud nützt die Anziehungskraft seiner sensationellen Kunststücke begreiflicherweise nach Kräften aus. Er reist von Stadt zu Stadt, läßt sich gut bezahlen und wird in kurzer Zeit ein nettes Stämmchen beisammen haben. Er wird gut daran tun, sich mit einem rasch erworbenen anatomischen Vermögen zu begnügen und nicht etwa sein gefährliches Gewerbe unbegrenzt fortzusetzen; es könnte zu einem schlimmen Ende

führen. Es darf wohl als zweifellos gelten, daß eine Hauptsache bei Pégouds Purzelbaumfliegerei das persönliche Moment ist. Versagt einmal die Präzision des Nervengetriebes, dann ist das Schicksal desjenigen besiegelt, der auf einem Flugzeug sitzt (oder hängt), welches alles eher als kippsticher ist.

Die letzten Gastspiele Pégouds fanden am 3. November in Gent, am 8. November in Brüssel, am 13. November in Köln, am 14. und 16. November in Frankfurt a. M., am 22. November in München statt. Überall glänzende Erfolge. Die Flüge zu Berchem bei Brüssel waren noch dadurch ausgezeichnet, daß sie trotz schlechtem Wetter — Regen und Wind — gut gelangen:

»Als der leichte Eindecker sich um 3 Uhr schnell vom Boden erhob, sah man, wie der Apparat gegen den unregelmäßigen Wind mit zitternden Flügeln ansetzte. In 200 m Höhe machte Pégoud den ersten Salto mortale, ohne ausweichend durch das ungünstige Wetter behindert zu werden. Er stieg dann höher, kam aber bei 400 m in undurchsichtige Wolken schichten und ließ sich infolgedessen senkrecht hinabfallen, dabei eine doppelte Rundschleife fahrend. Nachdem Pégoud in 50 m Höhe noch zwei langsame Schleifen ausgeführt, landete er langsam im Schleifenflug völlig durchschnüdt und wurde triumphierend von seinen Bewunderern auf die Schultern gehoben.«

Der Eindruck der Purzelbaumflüge ist häufig und nicht mit Unrecht als ein solcher beschrieben worden, als hebe Pégoud die Schwerkraft auf oder als hebe er sich über die bisherigen physikalischen Gesetze hinaus. Natürlich ist das nur die Empfindung des entzückten Zuschauers, ein Spiel der Einfühlung. In Wahrheit führen Pégouds Künste, wie schon einmal erwähnt, durchaus nicht aus den bisher bekannten flugtechnischen Prinzipien heraus. Es zeigen sich da bloß neue Formen der Anwendung, von denen überdies der Wert noch nicht feststeht und worüber viel diskutiert wird. Diskutiert wird übrigens auch über die Art selbst, wie Pégoud eigentlich fliegt, wie er seine Schleifen, seine Kurven und Korkzieherflüge, wie er das Abrutschen, wie er das Looping the Loop macht.

Sehr lehrreich in dieser Beziehung sind Ausführungen des bekannten deutschen Fachmannes Ansbert Vorreiter in der »B. Z. a. Mittag«, worin es unter anderem heißt:

»Zur Ausführung der engen Kurven läßt Pégoud sein Flugzeug — bei etwas gedrossemem Motor — kaum merklich abwärts gerichtet, eine kurze Strecke geradeaus fliegen, zum Zwecke, um die lebende Kraft des Flugzeuges zu steigern. Dann betätigt er das Seitensteuer und in sehr starkem Maße die Verwindung und beschreibt auf die Weise die enge Kurve. Das Abdrosseln des Motors dürfte auch den Zweck haben, das Gegengewichtmoment des Motors mit Propeller zu verringern und ebenso durch Verminderung der Tourenzahl die gyrokopische Wirkung (Kreiselwirkung) des rotierenden Motors mit Propeller so weit herabzusetzen, daß eine rasche Lagerveränderung der Propeller- und Motorachse (Kreiselachse) möglich ist. Dagegen ist durch den vorher nach abwärts gerichteten Flug das Flugzeug in verhältnismäßig großer Geschwindigkeit, also genügend Arbeit in der Masse des Flugzeuges aufgespeichert, um für die Ausführung des Kurvenfluges die Eigeigengeschwindigkeit zu behalten. Bemerk sei hierzu, daß diese engen Kurvenflüge auch von mehreren anderen Fliegern angeführt worden sind.

Den Sturzflug (eigentlich Kehrtflug) und Looping the Loop führte Pégoud wie folgt aus: Zunächst steigt er so schnell und steil, wie es mit seinem leichten 50 H.P.-Flugzeug möglich ist, in eine Höhe von ca. 800 m. Dann biegt Pégoud geradeaus, um eine große Geschwindigkeit zu erreichen; schließlich drosselt er den Motor mit ganz schwach abwärts und geradeaus gesteuerten Flugzeug, ebenfalls wieder zum Zweck, eine gewisse lebende Kraft im Flugzeug aufzuspeichern, und dabei das Gegendrehmoment und die gyroscopische Wirkung von Motor und Schraube zu verringern. Dann steuert er mit starkem, aber kurzem Anschlag des Höhensteuers steil nach oben und gibt sofort Vollgas, um dann wieder durch einen kurzen und starken Anschlag des Höhensteuers ins Flugzeug ganz heruntersinken, so daß es also nacheinander auf dem Rücken der Tragflächen ruht, mit nach oben gekehrtem Fahrstuhl, wobei der Flieger durch Trägheitsmoment gehalten, mit dem Kopf nach unten im Flugzeug hängt. Obwohl bei diesem Rückenflug das Flugzeug mit seiner Längsachse horizontal steht, ist die Flugrichtung ziemlich stark (ca. 80 Grad) nach unten gerichtet, und das Flugzeug sackt also durch, trotzdem es eine für den Horizontalflug durchaus genügende Geschwindigkeit hat. Dies ist dadurch zu erklären, daß die jetzt mit ihrer oberen konvexen Wölbung auf der Luft ruhenden Flügel keinen genügenden Stützpunkt in der Luft finden. Dieser Rückenflug beweist also, wie wichtig die von Otto Lilienthal gefundene, unten konvexe, oben konvexe Krümmung der Tragflächen ist. Kurz vor Erreichen der horizontalen Rückenlage gibt Pégoud wieder einen kurzen Ausschlag mit dem Höhensteuers, und zwar um zu verhindern, daß das Flugzeug über die horizontale Lage hinauserschwingt. Auch während des Rückenfluges ist der Motor abgedrosselt, denn der Zug der Schraube würde wegen der verkehrten Stellung der Tragflächen das Durchsacken nicht verhindern, sondern nur die Geschwindigkeit vermindern.

Während das Aufnehmen des Flugzeugs nach oben und das Steuern in die Rückenlage verhältnismäßig einfach sind, ist die Fortsetzung der Evolutionen zum Sturzflug und von allem die Anfrichtung aus dem Sturzflug schwieriger:

Pégoud verwindet die Tragflächen so stark als möglich, wodurch sich das vorher horizontale Flugzeug, sich um seine Längsachse drehend, schräg einstellt. Das Flugzeug beginnt hierbei langsam seitlich abzurutschen. Die Bewegung des Flugzeugs findet also hierbei nicht mehr in derselben vertikalen Ebene statt, in der das Aufsteigen nach oben und der Rückenflug erfolgte. Gleichzeitig mit der Verwindung wird das Höhensteuers so betätigt, daß der Schwanz sich hebt. Es findet also auch gleichzeitig mit der Drehung um die Längsachse eine Drehung um die Quersache statt. Bei der hieraus resultierenden Relativbewegung gegenüber der Luft findet das Seitensteuern einen verhältnismäßig großen Widerstand, der dadurch noch vergrößert wird, daß jetzt das Seitensteuern gegen die Luftbewegung eingestellt wird. Dieser Widerstand hält das Seitensteuern, beziehungsweise die Schwanzfläche zurück. Es schwingt also jetzt das Flugzeug mit seinem Kopfe so nach unten, als wenn es gewissermaßen am Schwanz festgehalten würde. Um keine so große Fallgeschwindigkeit zu erhalten, ist vor der Ausführung dieser Evolution — also noch während der horizontalen Rückenlage — der Motor gedrosselt worden, wodurch wieder die gyroscopische Wirkung von Umlaufmotor und Schraube verringert worden ist, so daß die Seiten-, respective Querbeweglichkeit des Flugzeugs gesteigert wurde.

Durch die vorher geschilderten Steuerbewegungen wird das Flugzeug auf einem sehr kurzen Wege und schon nach einer geringen Fallhöhe mit seiner Längsachse vertikal eingestellt. Diese geringe Fallhöhe hat den Vorteil, daß das Flugzeug in seiner Geschwindigkeit nicht so stark beschleunigt wird, so daß eine Überbeanspruchung der Holme, Spanneile und Tragflächen vermieden wird. Aus der vertikalen Steuerung wird dann das Flugzeug durch einen starken Ausschlag des Höhensteuers in horizontale Flugrichtung übergeführt und sofort wird auch dem Motor wieder Vollgas gegeben.

Um die vorher erwähnten Evolutionen kurz zusammenzufassen, sei wiederholt, daß die Anfrichtung des Flugzeugs zum Flug nach oben und zum Horizontalflug auf dem Rücken in der gleichen Flugebene allein durch das Höhensteuern erfolgen kann. Bei der Überführung des Flugzeugs aus der Rückenlage in den Vertikalflug (Sturzflug) nach abwärts und aus diesem in den normalen Horizontalflug muß die Flugrichtung geändert, also die vertikale Flugebene gewechselt werden, und dies erfolgt unter Beibehaltung aller Steuer, wobei das Flugzeug gleichzeitig Drehung um die Längsachse und Querschneide beschreibt. Dieses Experiment des Sturzfluges nach unten und des Wiederanfrichtens des Flugzeugs zum normalen Horizontalflug ist das Schwierigste und absolut Neue von allen Experimenten, die Pégoud gezeigt hat. Er ist aber auch für die Flugkunst das Wichtigste, weil es möglich ist, daß ein Flugzeug durch Böen in eine solche Lage getrieben werden kann, und zwar ohne daß das Flugzeug vorher die Rückenlage (Kopf des Fliegers nach unten) eingenommen hat.

Die dritte Evolution, die sogenannte Todesschleife oder »Looping the Loop« in der Luft, ist leichter als die vorher beschriebene Evolution und erklärt sich aus dieser von selbst, indem diese Schleife gewissermaßen eine Verkürzung des Rückenfluges mit Sturzflug vorstellt.

An das Urteil Vorreiter über das Looping the Loop knüpft ein deutscher Flieger, Herbert Kohnert, teilweise abweichende und ergänzende Bemerkungen, die gleichfalls erwähnenswert sind:

... Über die »Looping the Loop-Flüge« geht Herr Vorreiter ganz kurz hinweg und erklärt sie einfach als abgekürzte Rücken- und Sturzflüge. Dies ist aber keineswegs der Fall. Darin hat Herr Vorreiter recht, daß die »Looping the Loop-Flüge« leichter sind und auch weniger gefährlich als die Ausführung der Rücken- und Sturzflüge, obwohl auch im Looping the Loop zwei Gefahrmomente vorhanden sind:

1. In dem Moment, in dem das Flugzeug seine Rückenlage erbitt und durch den steilen Aufstieg seine Geschwindigkeit fast ganz verloren hat, entsteht infolge der geringen Geschwindigkeit die Gefahr des seitlichen Abrutschens. Pégoud war sich dieser Gefahr wohl bewußt, und man konnte häufiger sehen, daß im höchsten Punkte der »Looping the Loop-Schleife« das Flugzeug eine starke seitliche Neigung annahm, und dann das Zurückkehren in die normale Fluglage, also der zweite Kreisbogen der »Looping-Schleife«, in seitlicher Schräglage erfolgte, also nicht mit horizontaler Quersache.

2. Liegt ein Gefahrenmoment beim »Looping the Loop« im Augenblick des Anfrichtens aus der vertikalen in die horizontale Stellung, nämlich in dem Augenblick, in dem das Flugzeug in seine normale Lage zurückgekehrt ist, und Pégoud dem Motor wieder Gas gibt. Das Flugzeug erhält dann durch die Kreiswirkung des Motors ein seitliches Kippmoment, dem Pégoud durch äußerst starke Betätigung der Verwindung entgegenarbeiten muß.

Bei der Erklärung des Rückenfluges muß noch erwähnt werden, daß das Durchsacken nicht gleichmäßig, sondern in Absätzen erfolgt. Es scheint, daß Pégoud hierbei stoßweise mit dem Höhensteuern arbeiten muß. Auch hier wird der Verfasser des Artikels der Flugkunst Pégouds nicht ganz gerecht. Dieser Rückenflug ist nämlich noch viel schwieriger als es zuerst den Anschein hat; das Flugzeug befindet sich nämlich dabei im labilen Gleichgewicht, weil der Schwerpunkt eher statt unter dem Druckmittel liegt. Man konnte deutlich sehen, wie das Flugzeug seitlich fortgesetzt schwankte und von Pégoud daher dauernd in wechselnder Richtung die Flügelverwindung betätigt wurde.

... Am letzten Fluge (in Berlin) ist Pégoud wohl fünf Minuten ohne Unterbrechung freihändig geflogen und beschrieb dabei verhältnismäßig sehr enge Kurven. Diese Kurven konnte Pégoud nur dadurch ausführen, daß er mit den Knien und Füßen gesteuert hat. Pégoud hat also dabei das Handrad am Hebel der Steuerblocke zwischen den Knien eingeklemmt und konnte den

Hebel für die Verwindung nach rechts und links herüberdrücken. Für die Höhensteuerung muß Pégoud auf dem Sitz hin und her rutschen, um den Steuerhebel vorwärts und rückwärts bewegen zu können; der Flieger zieht sich dabei an den Verspannungsdrähten des Spannbockes hoch. Die Ausschaltung an dem Sitz muß so lose sein, daß diese Bewegungen des Oberkörpers möglich sind.

Die Wichtigkeit der Labilität des Flugzeuges für Purzelbaumflüge haben nun schon mehrere Fachleute unzweifelhaft dargetan; am deutlichsten hat sich vielleicht der französische Kommandant Dandé ausgesprochen in einem hier bereits erwähnten Aufsatz im »Aérophile«. Ansbert Vorreiter formuliert eine ähnliche Ansicht, wenn er von den speziellen Änderungen des Pégoud-Flugzeuges den normalen Blériot-Apparaten gegenüber sagt:

»Diese . . . Änderungen . . . ergeben ein stabiles Flugzeug (indifferente Gleichgewichtslage), aber ein sehr langsames und Querachse sehr leicht bewegliches, Wendiges Flugzeug. Die Stabilität ist also bei Pégouds Eindecker keine selbsttätige, indem der Schwerpunkt nicht oder nur wenig unter dem Widerstandsmittelpunkt liegt, sondern der Führer muß durch die Betätigung der Steuer (Höhensteuer, Verwindung) das Flugzeug in seiner Lage erhalten. Er kann es aber infolge des Zusammenfalls von Schwerpunkt und Druckmittelpunkt sehr leicht und schnell in jede gewünschte Lage einstellen. Diese Beweglichkeit (Wendigkeit) des Flugzeuges wird noch dadurch erhöht, daß der Rumpf nur im vorderen Teil bespannt ist, so daß also die Fläche des Rumpfes, Seitenbewegungen und Bewegungen nach oben und unten nur einen sehr geringen Widerstand bietet.«

Ungenauere Beobachtung scheint von Pégoud manches Kunststück behauptet zu haben, das er nicht ausführt. Nach Vorreiter führt Pégoud folgendes nicht aus: Looping the Loop, sich nach vorn unten überstürzend, Sturzflug, Abgleiten und Looping the Loop nach rückwärts. Ein Looping the Loop nach vorwärts unten wäre möglich, ist aber weit gefährlicher als nach oben, weshalb Pégoud es unterläßt, das Looping the Loop in der Luft in dieser Art auszuführen. Looping the Loop nach rückwärts, nach unten sowohl als auch nach oben, und ein Sturzflug oder Abgleiten nach rückwärts ist unmöglich, respektive so gefährlich, daß die Ausführung solcher Evolutionen ausgeschlossen ist.

Nicht nur Pégoud, sondern auch anderen Fliegern wurden unter dem Eindruck der Purzelbaumflüge Kunststücke angedichtet, die sie nicht vollführt haben. So hieß es z. B. von dem deutschen Piloten Alfred Friedrich, er habe bei der letzten Vorstellung, die Pégoud auf dem Johannisplatz bei Berlin gab, dem Franzosen die Purzelbaumflüge nachgemacht. Das ist aber unrichtig; die spezifisch Pégoudschen Kunststücke haben in Deutschland keine Wiederholung gefunden, ja sie können — wie die meisten Piloten versichern — mit den dort üblichen Flugmaschinen gar nicht nachgemacht werden. Ein bekannter deutscher Flieger, Linnekoel, schrieb z. B.:

»Mit Erstaunen vernehmen die Berliner, daß die Sturzflüge von Pégoud bereits von einem deutschen Flieger überboten sind. Alfred Friedrich soll jetzt vor einem zahlreichen Publikum bewiesen haben, daß es den deutschen Piloten nicht an Schnelnd und Willenskraft mangelt. Auch seine Etrich-Maschine soll sich bei seinen

Sturzflügen trotz ihres großen Gewichtes besser bewähren haben, als die kleine leichte Blériot-Maschine des Franzosen. Den Fachleuten erscheint zunächst die Sache als ein guter Witz, der glänzige Laie aber, der so etwas liest, steht und staunt. Ich selbst bin ein Flieger, der seit 14 Jahren die Taube fliegt und das, was aus ihr herauszuholen ist, herausgeholt hat. Zunächst ist ein vollständig senkrechter Sturzflug von einer so schweren Etrich-Maschine ausgeschlossen, da die Fallbeschleunigung so groß wäre, daß nach kurzer Zeit die Flügel wegrehen würden. Von einem senkrechten Sturzflug, wie ihn Pégoud geseigt hat, kann also nicht die Rede sein. Ebenfalls halte ich es für ausgeschlossen, mit einer solchen Maschine, selbst wenn sie mit einem Rotationsmotor ausgerüstet wäre, den Rückenflug auszuführen. Selbst bei noch so großer Kühnheit des Piloten. Ich halte bis jetzt den deutschen Höhenrekord ohne Passagier mit 4220 m und den spanischen Höhenrekord mit 2800 m. Beide habe ich mit einer Rumpler-Taube geschaffen. Ich habe dabei Gelegenheit genug gehabt, die Taube in Gleit- und Sturzflügen auszubüben. Auch was Kurven anbelangt, bin ich schon mit meinen Maschinen an die äußerste Grenze der Möglichkeit gegangen, und zwar so, daß meine Flügel rechtwinklig zum Erdboden standen. Es ist dies bei vollem Steueranschlag die stärkste Schräglage. Trotzdem möchte ich es noch lange nicht riskieren, meine Flüge mit denen von Pégoud zu vergleichen.«

Nichtsdestoweniger gibt es außer Pégoud mehrere Flieger, die Ähnliches geleistet haben wie er. Als der erste wäre der russische Offizier Nesterow zu erwähnen, der seine Experimente, wie es scheint, unabhängig von Pégoud machte.

Von Pégouds Nachahmern im engeren Sinne aber ist wohl unstreitig der Franzose Chevillard der interessanteste. Er hat es unter ihnen am weitesten gebracht, und das mit einem Doppeldecker. Chevillard ist Chefpilot des Aérodroms Henry Farman in Buc und schon seit langem durch seine kühnen Flüge berühmt. Er hat nun mehrere Proben seines Könnens zuerst vor geladenem Publikum, dann öffentlich abgelegt und dabei gezeigt, daß er ebenso auf dem Rücken fliegen kann wie Pégoud. Insbesondere ist hervorzuheben, daß Chevillard seinen Doppeldecker seitlich, nicht vorwärts überschlagen läßt, um in die Rückenlage zu kommen. Am 6. November führte Chevillard das Umkehren zehnmal hintereinander aus, was die Zuschauer in um so größere Aufregung versetzte, als er es in geringer Höhe tat. Windiges Wetter beeinträchtigte die Versuche nicht. Chevillard beschrieb einem Berichterstatter des »New York Herald« seine Empfindungen bei den Purzelbäumen als durchaus nicht unangenehm; er habe wohl in manchem Moment das Gefühl des Fremdartigen, nicht aber der Gefahr gehabt.

Unter Blériots Anleitung haben der Engländer B. C. Hucks und der Franzose Hanouille die Pégoudschen Flüge nachgemacht.

Hucks hat sich auf dem Flugfelde von Buc unter der Leitung Blériots während mehrerer Tage sorgfältig für seinen ersten Versuch vorbereitet und diesen dann am 15. November glücklich durchgeführt. Hucks stieg bei Regen und starken böigen Winden auf; er war wie Pégoud an seiner Maschine festgebunden. Zunächst beschrieb er mit seitlich fast senkrecht geneigter Maschine mehrere Kurven und führte dann einige Sturzflüge aus. Aus größerer Höhe ließ er dann die Maschine vorüber senkrecht abstürzen; sie überschlug sich darauf vollends und flog neun Sekunden lang auf dem Rücken. Auf einem Flügel schwenkend, kehrte sie dann in die normale

Position zurück. Hacks flog dann ein zweites Mal neun Sekunden mit dem Kopf nach unten und konnte, nachdem er nun sicher geworden war, bei einem dritten Rückenfluge die Dauer auf 80 Sekunden verlängern. In größerer Höhe hat Hacks dann auch das Looping the Loop gewagt und zweimal, genau wie Pégoud, eine völlige senkrechte Schleife beschrieben. Hacks landete schließlich im Spiralfuge.

Bald nach dem Engländer hat auch der Franzose Hanouille, der ebenfalls unter der Leitung Blériots seit einigen Tagen dafür trainiert hatte, dieselben Sturz- und Schleifenflüge ausgeführt. Dieser bisher noch wenig bekannte Pilot hat ebenfalls mit größter Sicherheit Kurven mit senkrecht gestelltem Apparat beschrieben und Sturzflüge, Rückenflüge und Spiralfüge vollbracht.

Neuestens haben auch Roland Garros und der Amerikaner Lincoln Beachey Purzelbaum- und Kehrflüge ausgeführt.

Selbstverständlich sind auch die Pégoud-Nachahmer auf solche Apparate angewiesen, welche die Eigenschaften des von ihrem Vorbilde benutzten Flugapparates haben. Und der Flugapparat mit dem indifferenten Gleichgewicht und den mächtigen Steuerorganen nützt natürlich seinerseits nichts, wenn nicht so ein Kerl draufsitzt wie Pégoud und die wenigen, die es ihm gleich tun.

AVIATISCHE WELTREKORDS.

Die Sportkommission der Fédération Aéronautique Internationale hat in ihrer letzten Sitzung folgende aviatische Leistungen als Weltrekords anerkannt.

Ganbert, am 30. August zu Deauville: Dauerflug ohne Zwischenlandung in geschlossener Flugbahn, mit einem Passagier: 6:42:49 $\frac{1}{2}$.

Prévoist, am 27. September zu Reims: Geschwindigkeit in geschlossener Flugbahn, ohne Passagier: 10 km in 3:09 $\frac{1}{2}$, 20 km in 6:17 $\frac{1}{2}$, 30 km in 8:25 $\frac{1}{2}$, 40 km in 12:33 $\frac{1}{2}$, 50 km in 15:41, 100 km in 31:22 $\frac{1}{2}$; größte Stundengeschwindigkeit im Einzelflug 191:897 km, in der halben Stunde 90 km.

Prévoist, am 29. September zu Reims: Geschwindigkeit in geschlossener Flugbahn, ohne Passagier: 10 km in 2:56 $\frac{1}{2}$, 20 km in 5:54 $\frac{1}{2}$, 30 km in 8:52 $\frac{1}{2}$, 40 km in 11:50 $\frac{1}{2}$, 50 km in 14:48 $\frac{1}{2}$, 100 km in 29:40, 150 km in 44:38, 200 km in 59:45 $\frac{1}{2}$; größte berechnete Stundengeschwindigkeit: 203:850 km (10 km in 2:56 $\frac{1}{2}$), in der Viertelstunde 50 km, in der halben Stunde 100 km, in der Stunde 200 km.

Mit Rücksicht darauf, daß die vorgeschrittene Jahreszeit keine besonderen Veränderungen in den wichtigsten Weltrekords bringen dürfte, sei im nachstehenden eine Zusammenstellung der bedeutendsten Höchstleistungen des zu Ende gehenden Jahres gegeben:

Höhe.

Einzelflug:	Perreyon (Frankreich) 5880 m.
Mit einem Passagier:	Perreyon (Frankreich) 4960 m.
Mit zwei Passagieren:	Illner (Österreich) 5011 m.
• drei •	Sablatsny (Deutschland) 2830 m.
• vier •	Sablatsny (Deutschland) 2080 m.
• fünf •	Sablatsny (Deutschland) 1015 m.
• sechs •	Frangcois (Frankreich) 850 m.

Stundengeschwindigkeit.

In geschlossener Flugbahn.

Einzelflug:	Prévoist (Frankreich) 203:850 km.
Mit einem Passagier:	Guillaux (Frankreich) 173:4 km.

Überlandflug.

Einzelflug: Gilbert (Frankreich) 180:163 km.

Distanz.

Ohne Zwischenlandung.

Überlandflug.

Einzelflug: A. Séguin (Frankreich) 1042 km.

In geschlossener Flugbahn.

Einzelflug: Fourmy (Frankreich) 1010:9 km.

Mit einem Passagier: Guillaux (Frankreich) 410 km.

Mit Zwischenlandungen.

Zwischen Sonnenauf- und untergang.

Einzelflug: Briudejoc des Moutisais (Frankreich) 1382 km.

In 24 Stunden.

Einzelflug: V. Stoeffler (Deutschland) 2160 km.

Zeit.

Einzelflug: 1 Stunde: Prévoist (Frankreich) 200 km.

5 Stunden: Gilbert (Frankreich) 510 km.

10 „ Fourmy „ 744:8 km.

18 „ „ 960:4 km.

Mit einem Passagier: 1 Stunde: Legagneux (Frankreich) 133:469 km.

4 Stunden: Guillaux (Frankreich) 391:9 km.

Dauer.

In geschlossener Flugbahn.

Einzelflug: Fourmy (Frankreich) 13:17:57 $\frac{1}{2}$.

Überlandflug.

Einzelflug: Séguin (Frankreich) 13:05:00.

DIE GORDON BENNETT-WETTBEWERBE.

Für die Ergebnisse der Gordon Bennett-Wettbewerbe der Aéroplane wie auch der Kugelballons 1918 sind jetzt die offiziellen Bestätigungen durch die betreffenden Sportbehörden erfolgt.

Inhaber des aviatischen Gordon Bennett-Pokals ist jetzt Frankreich. Die Klassifizierung lautet:

1. Prévoist (Frankreich), 2. E. Védries (Frankreich), 3. Gilbert (Frankreich), 4. Crombez (Belgien).

Die Ergebnisse der übrigen Konkurrenzen des aviatischen Gordon Bennett-Meetings in Reims sind:

Langsamfliegen: 1. Derome (Bréguet) 4000 Francs, 2. Caudron (Caudron) 2000 Francs, 3. Legagneux (Morane-Saulnier) 1500 Francs.

Schnellfliegen: 1. Briudejoc (Morane-Saulnier) 4000 Francs, 2. Moizeau (Bréguet) 2000 Francs, 3. Legagneux (Morane-Saulnier) 1500 Francs.

Über Land (Eindecker): 1. Rost (Deperdussin) 5000 Francs, 2. Prévoist (Deperdussin) 3000 Francs, 3. Parmelin (Deperdussin) 2000 Francs. Über Land (Mehredecker): 1. R. Caudron (Caudron) 5000 Francs, 2. G. Caudron (Caudron) 3000 Francs, 3. Derome (Bréguet) 2000 Francs.

Höhe (allein): 1. Gilbert (Morane-Saulnier) 3000 Francs, 2. Parmelin (Deperdussin) 2000 Francs; Höhe (mit einem Passagier): 1. Gilbert (Morane-Saulnier) 3000 Francs, 2. Briudejoc (Morane-Saulnier) 2000 Francs. Höhe (mit zwei Passagieren): 1. Gilbert (Morane-Saulnier) 3000 Francs, 2. Derome (Bréguet) 2000 Francs.

Das Ergebnis der Gordon Bennett-Wettfahrt der Kugelballons lautet:

1. Ralph Upson (Pilot des Ballons „Goodyears, Amerika“) erhält 10.000 + 8000 Francs und ein vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten gestiftetes sowie ein vom Ministerium der schönen Künste gegebenes Kunstobjekt (letzteres für die größte Fahrtdauer).

2. Honeywell (»Ucle Same, Amerika) 5000 + 2000 Francs.

3. Kapitän Pastine (»Roma, Italien) 2500 + 1000 Francs.

4. Armbruster (»Helvetia, Schweiz) 1500 Francs.

5. V. de Beaucail (»Zürich, Schweiz) 1000 Francs.

Im nächsten Jahre findet der aviatische Gordon Bennett-Wettbewerb in Frankreich, der für die Kugelballons in Amerika statt.

DER POMMERY-POKAL.

Der Pommery-Preis des abgelaufenen Semesters erhält uns richtig nicht Guillaux, sondern Brudejoc des Moulinsais. Wie man weiß, wurde von seiten der französischen Luftliga gegen Guillaux deshalb eine Untersuchung eingeleitet, weil er auf Landungsdokumenten ausgegeben hatte, von Paris nach Brackel geflogen zu sein, während er bloß bis zu dem näheren Orte Brackel gekommen war. In dem einen Falle hätte er die Leistung seines Konkurrenten Brudejoc (1882-6 km) übertroffen, in dem anderen Falle war er dahinter zurückgeblieben. Das Urteil der Liga fiel für Guillaux ungünstig aus. Überdies hatte das Ergebnis der Untersuchung die Folge, daß Guillaux von der Firma Clément entlassen wurde. Schließlich beschäftigte sich die Sportkommission des Aéro-Club de France mit der Affäre Guillaux. Da nachgewiesen ist, daß der Flieger absichtlich eine unrichtige Kilometerzahl angab, indem er als Landungsort in Deutschland den Ort Brackel nannte, während er bei dem Dorfe Brackel seinen Flug beendet hatte, wurde er auf zehn Jahre disqualifiziert. Es war beauftragt worden, des Flieger lebenslänglich aus den Wettbewerben auszuschließen, man hat aber dem Umstand, daß er seine Schuld eingestand, Rechnung getragen. Freilich kommt bei einem Flieger die zehnjährige Ausschliefung derjenigen auf Lebenszeit so ziemlich gleich.

Der Gewinner des Pommery-Preises für das letzte Semester und somit auch der definitive Inhaber des Pokals ist Brudejoc des Moulinsais. Der Flug, der ihm diese Trophäe einträgt, ist jener von Paris nach Warschau am 10. Juni 1913, der 1882-6 km ausmachte. Die besten Flüge seiner Konkurrenten im letzten Semester sind diese:

1350 km Biarritz—Bremen	Séguin	10. Aug.
1300 » Paris—Caceres	Gilbert	2. »
1800 » Paris—Danzig	Letort	28. »
1300 » Paris—Brackel	Guillaux	28. »
1160 » Paris—Bermillo	Guillaux	8. »
1000 » Etampes—Berlin	Janoir	18. »
1000 » Paris—Danzig	Gilbert	31. Okt.
900 » Valenciennes—Peterswalde	Jeansen	24. Aug.

Die einzelnen Semesterpreisen des Pommery-Preises von 1911 an wurden von folgenden Fliegern gewonnen:

856 km Paris—Poitiers	J. Védriues
400 » Paris—Angoulême	J. Védriues
645 » Villacoublay—Biarritz	Bedel
852 » Valenciennes—Biarritz	Daucaort
1253 » Biarritz—Kollum	Guillaux
1882-6 1/2 Paris—Warschau	Brudejoc.

DER MICHELIN-POKAL.

Das Reglement des Michelin-Pokales 1913 besagt: Inhaber des Preises wird, wer vor dem 1. Januar 1914 die größte Strecke, länger als 2000 km, an einer beliebigen langen Reihe von Tagen zwischen Sonnenauf- und -untergang zurückgelegt hat, vorausgesetzt, daß er zu jedem Tag eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 50 km pro Stunde erreicht. Die Flüge müssen in geschlossenem Rundflug (circuit fermé) erfolgen; landet der Flieger vor der Ziellinie, so ist seine Leistung ungültig.

Der erste Anwärtler auf den Michelin-Preis 1913 ist Cavellier gewesen, der 7086 km zurücklegte. Ihm folgte bald Fourny mit 16.989 km. Uad am 22. Oktober trat Hélien in die Schranken, um Fourny den Preis womöglich zu entreißen.

Hélien teilte sich sein großes Vorhaben so ein, daß er täglich vormittags oder über mittags fünfmal die

Strecke Etampes—Cercottes—Etampes bewältigte. Am neunten Tag seines Bewerbes hatte er das Pech, vorzeitig zu Boden zu kommen, so daß die bisherige Leistung (4797 km) hinfällig wurde. Der entschlossene Pilot ließ sich nicht entmutigen, sondern setzte seine Flugserie ruhig fort. Vom 31. Oktober an zählten ihn die Runden, die er mit unglaublicher Regelmäßigkeit Tag für Tag absolvierte. Am 24. November verzichtete Hélien schon 18.825 km, was ihm bereits die größte Chance gibt, seinen Rivalen Fourny zu überbieten.

RUPERT PFLANZER.

Dem Vizepräsidenten des Österreichischen Touring-Klubs, Reserveoberleutnant Rupert Pflauser, wurde beim diesjährigen Novembervacuum aus kaiserlicher Gnade ausnahmsweise die Hauptmannscharge verliehen.



RUPERT PFLANZER.

Hauptmann Rupert Pflauser ist in verschiedenen Wiener Sportkreisen durch vielseitige Tätigkeit bekannt. An dem Aufblühen des Österreichischen Touring-Klubs hat er wesentlichen Anteil. Er wirkte an der Ausdehnung des Wirkungskreises dieser Vereinigung mit, die aufangs nur dem Radfahrersport diene. Als der Automobilismus in Aufschwung kam, arbeitete er in diesem Klub unermüdlich an der Einführung und Ausgestaltung des Triptyquevacuum, an der Erlangung internationaler Fahrerausweise, dem Abschluß vorteilhafter Benzinverträge etc. Heute hat der Österreichische Touring-Klub unter seinen 5000 Mitgliedern mehr als 2000 Automobilisten. Auch das vortreffliche Handbuch des Ö. T.-Kl., das wir seinerzeit entsprechend gewürdigt haben, ist hauptsächlich Pflausers Werk. Der Österreichische Touring-Klub ernannte ihn 1911 zum Ehrenmitglied.

Hauptmann Pfanner ist ferner Vizepräsident des Österreichischen Flugsport-Klubs und Delegierter in der Österreichischen Aeronautischen Kommission, die ihn zum Kassier gewählt hat. Er ist auch Direktionsmitglied der Fliegfeld-Gesellschaft, gehört dem Finanzausschuss des Zentralkomitees zur Schaffung einer österreichischen Luftflotte an und war im Kress-Deukal-Komitee tätig.

Endlich ist Hauptmann Pfanner Vizepräsident des Österreichischen Motorboot-Klubs, der neben sportlichen Zwecken auch den verfolgt, der Kriegsverwaltung bei Bedarf eine Anzahl Motorboote zur Verfügung stellen zu können.

NEUSTADT WIRD REIN MILITÄRISCH.

Die Heeresverwaltung hat einen auf 25 Jahre laufenden Pachtvertrag mit der Stadtgemeinde Wiener-Neustadt abgeschlossen, nach welchem das ganze Fliegfeld für die Benützung der Luftschifferabteilung reserviert wird, während bisher bloß ein Teil des Fliegfeldes dazu bestimmt war. Ferner hat die Heeresverwaltung sämtliche 33 Hangars von der Stadtgemeinde angekauft, welche demzufolge der privaten Mieter von Hangars zur Räumung derselben angefordert hat. Sämtliche 33 Hangars werden mit militärischen Flugapparaten besetzt werden.

Eine Fliegerkaserne wird errichtet, und zwar an der Stelle, wo gegenwärtig jener große Hangar steht, den ursprünglich die Autoplanwerke innehaben. Dieser Hangar wird abgetragen und dafür wird die Kaserne errichtet, deren Bau im Frühjahr begonnen werden soll. Sie wird auch die Mannschaft des Automobilkaders aufnehmen, welcher von Klosterneuburg nach Wiener-Neustadt verlegt wird.

Der Fliegpark Nr. 13, der bisher in Hajmasker unter Kommando des Hauptmannes Yavor stand, wurde hierher verlegt und zugleich mit dem Fliegpark Nr. 2 unter das Kommando des Hauptmannes Müller gestellt.

Für die Menagierung der bereits 100 Mann starken Fliegermannschaft wurde eine eigene Küche errichtet.

Durch die Pachtung des Fliegfeldes und die Errichtung neuer eigenen Fliegerkasernen ist die Möglichkeit für die Ausbildung von Mannschaftspiloten in großer Anzahl geboten, so daß unsere Armee in Bälde über ein entsprechendes Fliegerkorps verfügen wird, während bisher die Luftschiffersoldaten bloße Hilfsdienste leisteten. Die Erhöhung des Mannschaftsstandes wird bereits durchgeführt. In Wiener-Neustadt stehen schon hundert Mann, deren Zahl nach Herstellung der Fliegerkaserne noch bedeutend erhöht wird.

BALLONVERFOLGUNG DURCH AUTOMOBILE.

Der k. k. Österreichische Aero-Klub und der k. k. Österreichische Automobil-Klub hielten Samstag den 15. November abends, wie vorher am 12. Oktober, eine Ballonverfolgung durch Automobile ab, die sich aber in der Ausschreibung wesentlich von jener ersten Veranstaltung unterschied. Damals waren sämtliche Ballons, die aufsteigen, Gegenstand der Verfolgung durch die Automobile, diesmal aber nur einer: mit der automobilistischen Ballonjagd wurde eine Fuchsballoonfahrt kombiniert, auch die übrigen Ballons gehörten zu den Verfolgern.

Dem Fuchsballoon wurde eine Fahrzeit von mindestens einer und höchstens drei Stunden vorgeschrieben. Seine Bewegungsfreiheit erhielt auch insofern eine Beschränkung, als er sich unter keinen Umständen länger als fünf Minuten über oder in den Wolken aufhalten durfte. Im Fuchsballoon fuhr ein vom k. k. Österreichischen Aero-Klub bestimmter Unparteiischer mit, der die Aufgabe hatte, den Landungsplatz und die Zeit genau festzustellen, außerdem die Landungsplätze jener Ballons, die zur Preisverteilung in Frage kamen. Für den Fall sehr naher Landungen der Verfolgerballons war vorgesehen, daß deren Bemannungen sich zum Fuchs begeben und gemeinsam die verschiedenen Landungsstellen konstatieren

sollten. Andernfalls war die Landungsstelle durch den betreffenden Führer selbst an Ort und Stelle in einer Skizze oder in einer Karte zu verzeichnen und im Terrain derart zu markieren, daß sie im Bedarfsfalle noch nach einigen Tagen gefunden werden konnte. Die erfolgte Landung war von der nächsten Ortsbehörde bestätigen zu lassen und dieses Material sofort per Post an den Klub zu senden.

Für die Preise galt folgendes: Falls innerhalb einer halben Stunde kein Interesse eines Antos den Fuchsballoon berührt, erhält der Ballonführer den ersten der drei für Automobilverfolger ausgerechneten Ehrenpreise, und zwar unbeschadet seines eventuellen Preises als Fuchsballoon in der aeronautischen Konkurrenz. Die nächsten zwei Preise fallen jenen beiden automobilistischen Verfolgern zu, die innerhalb einer Stunde den Ballon erreichen. Sollte innerhalb dieser Zeit kein Auto ein treffen, so verfallen die beiden Preise dem Klub. — Um den Landungsplatz des Fuchsballoon wird ein Kreis gezogen, dessen Halbmesser einem Zwanzigstel der Entfernung des Landungs- vom Aufstiegs punkte entspricht. Jene Ballons, die innerhalb dieses Kreises oder auf ihm zur Landung gebracht werden, erhalten den ihrer Entfernung vom Fuchs entsprechenden Preis. Nach diesen Ballons kommt erst der Fuchsballoon als Preisritzer in Betracht, dann die übrigen Ballons in der Reihenfolge ihrer Entfernungen vom Fuchsballoon. Sollte keiner der Ballons innerhalb des angegebenen Kreises landen, so erhält der Fuchsballoon den ersten Preis und, falls außer dem Fuchsballoon mindestens sechs Ballons gestartet sind, den von Erzherrzog Josef Ferdinand gestifteten Spezialpreis.

Die Bedingungen waren also für die Automobile bedeutend günstiger gestellt als bei der ersten Verfolgung: alle Automobilisten hatten nur einen einzigen Ballon zu verfolgen, und zu dessen Erreichung nach seiner Landung hatten sie die doppelte Zeit wie damals. Dazu kam noch, daß diesmal die Witterungsverhältnisse für die Verfolger vorteilhaft waren, denn die Ballons blieben in der klaren Luft auf viele Kilometer sichtbar, und daß ihnen gestattet war, vor dem Fuchsballoon abzufahren, ihn also unterwegs zu erwarten. Trotzdem vermochte von dreißig Automobilisten nur einer den Fuchsballoon zu erreichen und auch dieses erst 57 Minuten nach der Landung, also ganz knapp vor dem Ablauf der Frist von einer Stunde. Es bestätigte sich, daß die Chancen des Ballons, einer Verfolgung zu entkommen, sehr groß sind — der praktische Wert des Kugelballons für ernste Zwecke erwies sich wieder einmal.

Die Schwierigkeit für die automobilistischen Verfolger bestand diesmal darin, daß der Wind die Ballons in der Richtung der Donau stromabwärts trieb. Sie wußten nicht, auf welcher Seite der Fuchsballoon landen werde. Besser als die Automobile hatten es die Verfolger in den Ballons, und in der Tat landeten drei von diesen innerhalb oder doch nahe an der Grenze der Zone, die für die Erringung der Preise durch die Verfolgerballons maßgebend war.

Erzherrzog Josef Ferdinand, der ein Automobil gemeldet hatte, erschien nicht selbst, sandte aber seinen Wagen unter der Führung des Ingenieurs Kleis. Die Teilnehmer waren:

Ballons:

1. »Austria« (Fuchsballoon, Führer Generaldirektor Alexander Cassinone, Hauptmann Adolf Engel als Unparteiischer, Fräulein Cassinone);
2. »Ragusa« (Führer Hauptmann Johann Hauswirth, Passagier Oberleutnant Uzelac);
3. »Wimpasping« (Führer Hauptmann Frau Masnbarth, Passagiere Fräulein von Krajcovic und Dr. Thilo);
4. »Hohenauksberg« (Führer Hauptmann Wilhelm Hoffory, Passagiere Herr Rothe und Herr Fasold);
5. »Steiermark« (Führer Oberleutnant Max Machner, Passagiere Generalmajor Jaiscek, Graf Schlick und Herr M. C. Hausoa);
6. »Hungaria« (Führer Major Hans Umlauf Ritter von Frankwell, Passagiere Oberleutnant E. von Pachner und Leutnant O. Haidinger);
7. »Souja« (Führer Constantin Freiherr von Econome, Passagiere Graf Limburg-Stirum und Baron Pienor).

Automobile:

Bella Garshofer (30 H. P. Darracq), Ingenieur R. Adler (34/32 H. P. Hupmobil), Franz Adams (16/18 H. P. Fiat), J. Curjel (16 H. P. Waf), Musil Edler von Mollenbrunn (10/145 H. P. Grif & Stift), C. C. Friese (40/50 H. P. Rolls Royce), Erzherrzog Josef Ferdinand (88/70 H. P. Minerva Knight, geführt von Ingenieur Kleis), Franz Csernel (6/8 H. P. K. A. N.), A. Czech (35 H. P. Austro-Daimler), H. Beyn (14/20 H. P. Diod-Bouton), L. John (16 H. P. Muthis), Richard Gerin (24 H. P. Puch), Robt. Koch (30 H. P. Opel), F. Rosenthal (10/12 H. P. Wanderer), J. Neller (18/22 H. P. Waf), F. Sellau (24 H. P. B.-ns), Dr. M. Silberberg (24 H. P. Minerva-Knight), Dr. A. Borschki (8/22 H. P. Brennabor), R. Schatzko (10/12 H. P. Waf), A. Renner (9/12 H. P. Adler), J. Weiler (24 H. P. Hupmobil), K. Pollak (12/14 H. P. Sissare-Nandum), Baron Wohlgenuth (18/22 H. P. Grif & Stift), O. Bey-schlag (17 H. P. Opel), F. Maresch (35 H. P. Puch), Graf A. Kolowrat (24 H. P. Laurin & Klement), K. Bauerfeldt (24 H. P. Fiat), Dr. R. Hoffmann (32 H. P. Minerva-Knight), Hans Fischer (16/18 H. P. Raf), A. Wall (40 H. P. Laurin & Klement).

Die Oberleitung führte wieder der Vizepräsident des k. k. Österreichischen Aero-Klubs, Major Franz Hinterstoisser, die Füllung der Ballons im Gaswerk Leopoldau überwachte Hauptmann Hauswirth. Sie gestaltete sich bei dem kräftigen Winde ziemlich schwierig, ein Ballon, die »Viudobona«, in der Oberleitung Hofstetter die Fahrt mitmachen sollte, wurde auch außer Gefecht gesetzt, da ein Windstoß einen Riß verursachte. Als Starter fungierte der Generalsekretär des k. k. Österreichischen Aero-Klubs Hauptmann Freiherr von Berlesch. Ein Teil der Automobilisten fuhr vor den Ballons ab, um an der voraussichtlichen Strecke, etwa bei Hainburg, den Fuchsbau zu erwarten und festzustellen, ob sie am rechten Donauufer bleiben oder über die Brücke in Preßburg das linke Ufer aufsuchen sollte.

Um 10 Uhr 18 startete der von Herrn Generaldirektor Cassione geführte Fuchsbau »Austria«. Er stieg auf etwa 900 m, zog zunächst das linke Donauufer entlang, kam bei Hainburg an das rechte Ufer, wo seine Insassen das Automobil durch das Herabwerfen einer Papierfabrik die Fahrt zurücksendeten, ging dann unterhalb Preßburgs wieder auf das linke Donauufer und landete um 11 Uhr 51 glatt auf einer Wiese bei Mischdorf (Mersed) etwa 10 km südlich von Preßburg, in zirka 60 km Entfernung vom Aufstiegsplatze.

Dem Fuchsbau zunächst, 142 m nördlich, wie der Upparteiliche Hauptmann Engel feststellte, landete der von Oberleutnant Macher geführte Ballon »Stiermark«, zirka 950 m östlich vom Fuchsbau »Wimpasse«, mit Hauptmann Mausbarth als Führer, etwa 3 km südlich »Ragusa«, Führer Hauptmann Hauswirth.

Eine halbe Stunde verging, ohne daß ein Automobil erschien — damit hielt also der Führer des Fuchsbau, Generaldirektor Cassione, den Automobilverfolger den ersten der für sie angesetzten Preise entwandten. 57 Minuten nach der Landung des Fuchsbau traf Richard Gerin auf seinem 24 H. P. Puchwagen ein und berührte den Ballonkorb; er gewann damit auch der Proposition den zweiten Automobilsteupreis.

Von den Preisen für die Ballonführer gewannen Oberleutnant Macher den ersten und Hauptmann Mausbarth den zweiten; ob den dritten Preis der Fuchsbau-Führer oder Hauptmann Hauswirth erhält, steht noch nicht fest.

Der relative Sieger unter den Automobilisten, Richard Gerin, hielt sich bei der Verfolgung auf dem rechten Ufer und überstiege die Donau auf der Preßburger Brücke. Die Verfolger auf dem linken Ufer hatten außer zum Teil sehr schlechten, morastigen Wegen auch den Nachteil, daß sie, um über die March zu kommen, auf eine ganz primitive Fähr angewiesen waren.

Richard Gerin ist ein vielseitiger Sportsmann, Alpinist, sehr erfolgreicher Ruderer und Skilauf.

DIE PREISE DER NATIONALSPENDE.

Am 31. Oktober um 12 Uhr nachts wurde der Wettbewerb um die Preise der Deutschen Nationalfluggesellschaft geschlossen, der acht Wochen hindurch die hervorragenden Flieger des befreundeten Nachbarreiches in Atem gehalten hat.

Die Hauptpunkte der Ausschreibung lauteten: Die Flieger mußten von deutschen Fliegern im Laufe eines Tages, von 12 Uhr mittags bis zur nächsten Mitternacht ausgeführt werden. Als Tagesleistung wurden mindestens 1000 km verlangt, von denen mindestens 500 km in einer Richtung zurückzulegen waren. Es stand den Bewerbern frei, den Flug außerhalb Deutschlands zu beginnen und zu beenden. Es wurden für diese Leistungen 300.000 M. ausgesetzt, von denen der erste Preis 60.000, der zweite 50.000, der dritte 40.000, der vierte 25.000, der fünfte 15.000 und der letzte 10.000 M. betrug. Sollte der zur Zeit der Ausschreibung weiteste Ferden von Paris nach Caceres, der mit rund 1600 km angenommen wurde, innerhalb des Wettbewerbes überflogen werden, so wird für den weitesten Flug dem betreffenden Flugmeister außerdem noch ein Nationalfluggeld von 100.000 M. gegeben.

Die Entscheidung über die Verteilung der Preise ist noch nicht gefallen, da einzelne Flugstrecken ausgeschafft werden müssen.

Als Auktor gelten: 1. P. V. Stoeffler (100 H. P. Aviatik-Mercedes-Doppeldecker) flog am 14. Oktober Johannistal—Pösen—Johannistal—Mühlhausen i. E.—Darmstadt—Mühlhausen i. E.—Darmstadt—Schlettstadt, 2150 km; 2. E. Schlegel (100 H. P. Gotha-Mercedes-Taube) flog am 22. Oktober mit Passagier Gotha—Mühlhausen i. Th.—Gotha—Johannistal—Königsberg i. Pr.—Labiau, 1480 km; 3. W. Caspar (100 H. P. Gotha-Mercedes-Taube), Pendelflug am 17. Oktober mit Passagier zwischen Hamburg und Kiel Hamburg—Döberitz—Breslau—Liegnitz—Breslau, 1460 km; 4. Dipl. Ing. R. Thelen (100 H. P. Albatros-Mercedes-Doppeldecker) flog am 14. Oktober mit Passagier Johannistal—Königsberg—Stettin—Königsberg, 1330 km; 5. P. V. Stoeffler (100 H. P. Mercedes-Doppeldecker) flog am 16. September Mühlhausen—Warschau, 1800 km; 6. Alfred Friedrich (100 H. P. Etich-Mercedes-Taube) Pendelflug am 16. Oktober Johannistal—Teltow, Johannistal—Bromberg—Elbing—Königsberg—Isterburg—Tilsit—Heidekrug—Königsberg über 1120 km; 7. O. Stiefvater (100 H. P. Jeannin-Argus-Stahltaube) flog am 16. September mit Passagier Freiburg—Gotha—Berlin—Elbing—Königsberg, 1150 km; 8. Werner Wieting (100 H. P. Rumpler-Mercedes-Eindecker) flog am 16. Oktober Berlin—Würzburg—Nürnberg—Döbeln über 1000 km; 9. Leutnant Geyer (100 H. P. Aviatik-Mercedes-Doppeldecker) flog am 16. Oktober über 1000 km mit Passagier; 10. Oberleutnant Kastner (100 H. P. Albatros-Mercedes-Taube) flog am 27. Oktober mit Passagier Köln—Düsseldorf—Johannistal—Pösen, 1250 km.

TODESOPFER.

In Villacoublay stürzte am 12. November Hauptmann Lagarde mit einem Aeroplan ab, als er eben landen wollte. In geringer Höhe kippte der Apparat um, krachte auf die Erde und begrub den Piloten just unter dem Motor. Hauptmann Lagarde ist tot.

Am 15. November stürzte der amerikanische Marineflieger Leutnant Purdy mit einem Wasserflugzeug in der Bucht von Manila ab und war sofort tot.

Am 24. November stürzten die amerikanischen Leutnants Ellington und Kelly bei einem Aeroplaufgang ab und büßten das Leben ein.

Am gleichen Tage verunglückte der französische Flieger Corbou auf dem Flugfelde von La Vidanée mit einem Eindecker. Er stürzte und war sogleich tot.

ÖSTERREICHISCHER LUFTSCHIFFER-VERBAND.

(Offizielle Mitteilungen.)

Österr. Aëronautische Kommission.

Die Österreichische Aëronautische Kommission befaßte sich in ihrer Sitzung am 12. November, die unter dem Vorsitz des Präsidenten Constantin Freiherrn von Economo stattfand, mit der Vorbereitung des Österreichischen Luftschiffertages, der nach den Satzungen im Monate Januar abzuhalten ist.

Als Termin wählte die Kommission Samstag den 24. Januar, am selben Tage wird auch der k. k. Österreichische Afro-Klub seine Generalversammlung abhalten und damit, wie immer, ein Klubduer verbinden, wobei die Übergabe der im Laufe des Jahres gewonnenen Preise erfolgt.

Die Vereine des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes werden durch Zuschriften eingeladen, Anträge rechtzeitig zur Kenntnis der Österreichischen Aëronautischen Kommission zu bringen.

Bei der Erörterung und Festsetzung der Tagesordnung des Luftschiffertages ergab sich folgendes:

Da auf der vorjährigen Tagesordnung auch eine Besprechung der österreichischen Luftflottenaktion stand, taucht die Frage auf, ob dieser Programmpunkt beibehalten werden solle. Der Präsident konstatiert, daß die Sammlungen bisher 1,400,000 K. ergeben haben und fortgesetzt werden sollen, bis zwei Millionen erreicht sind. Herr von Strasser bemerkt, daß die von Ihrer Exzellenz Freiherrn von Bienenstamm arrangierten Tängonachmittage sich gut bewähren und gleich der erste ein Erträgnis von 1400 K. für die Luftflottenaktion abwarf. Der Präsident wird in seinem Tätigkeitsberichte der Aktion Erwähnung tun; einen eigenen Punkt der Tagesordnung wird sie diesmal nicht bilden.

Zum Punkt: »Referat über die Verordnung des Ministeriums des Innern, betreffend die Verbotsanträge, berichtet der Präsident eingehend über den derzeitigen Stand der Angelegenheit; es ist zu hoffen, daß bis zum Luftschiffertage bereits die Änderung der Bestimmungen erfolgt sein wird.

Der k. k. Österreichische Flugtechnische Verein wird wieder Anträge stellen und sie demüthig einbringen.

Herr Oberstleutnant Hoernes kündigt an, daß der Sprachenausschuß, den er und Herr Professor Knoller bilden, dem Luftschiffertage ein Referat erstatten wird.

Das am letzten Luftschiffertage eingesetzte Komitee zur Schaffung von Denkmälern für Wilhelm Kress, Friedrich von Lossel und Theodor Scheimpflug wird über seine Tätigkeit Bericht erstatten.

Der Präsident dankt wärmstens allen Herren, die sich der Denkmälangelegenheit angenommen haben. Herr Generalsekretär Oberst Schönelm verliest den Tätigkeitsbericht des Komitees. Der Präsident regt an, zur Entlastung der Kasse der Österreichischen Aëronautischen Kommission, die es übernommen hat, den nicht durch Sammlungen aufgebracht Betrag zu decken, noch an einige Vereine und Persönlichkeiten heranzutreten; es erfolgen darauf sogleich von drei Herren Zusätze.

Zum vorjährigen Punkte: »Antrag auf einen Staatspreis, bemerkt der Präsident, daß nach dem Wunsche der Wiener Vereine ein solcher Preis auf anderen Flugfeldern als in Aspern geflogen werden solle; ein eigener Antrag wird diesmal nicht auf die Tagesordnung gesetzt, sondern der Präsident wird im Tätigkeitsbericht den Gegenstand berühren.

Zum Punkte: »Verleihung des Luftschiffer-Verbandspreises für 1913« stellt der Präsident fest, daß der Luftschiffertage in dieser Beziehung an keinerlei Normen gebunden ist, sondern den Preis für jene Leistung verleihen kann, die ihm als die schönste erscheint. Es werden Vorschläge erstattet, wer dafür in Betracht käme; die Entscheidung, wen die Österreichische Aëronautische Kommission dem Luftschiffertage empfehlen solle, bleibt einer späteren Besprechung überlassen.

Da hinsichtlich der Verbandsabzeichen bisher über die Flagge eine Entscheidung getroffen ist, wird der Gegenstand senerdings auf die Tagesordnung gesetzt und Herr Marineoberingenieur Eyb als Referent ersucht, bis dahin das Nötige voranzubringen. Die Kommission beschließt sogleich, daß bei jenen Vereinen, die auf die Anfrage wegen der Flagge noch nicht geantwortet haben, die stillschweigende Zustimmung angenommen wird.

Der Präsident teilt mit, daß das hohe k. k. Arbeitsministerium die Ö. A. K. um ihr Gatauchen wegen der Schaffung eines Wasserflugschiffes im Wörthersee ersucht hat, daß er und Herr Generalsekretär Baron Belpesch sich durch eigene Wahrnehmung von der Eignung des Sees für diesen Zweck überzeugen haben und daß auch alle Ministerien bereit sind, die Sache zu fördern. Mehrere Mitglieder der Kommission bestätigen, daß der Wörthersee durch seine günstigen Wind- und sonstigen Verhältnisse für einen Wasserflugschiffhafen sehr brauchbar erscheint, und es wird beschlossen, das Gutachten an das k. k. Arbeitsministerium in diesem Sinne abzugeben.

Die k. n. k. Marineflugstation Pola ersucht, unter Beilegung der Protokolle über die Flugleistungen zur Erlangung des aviatischen Führerdiploms für Hydroplane, Herrn k. u. k. Luiaenschiffleutnant Wenzel Wozisek zum Piloten für Wasserflugschiffe und gleichzeitig zum Prüfungskommissär für Pola zu ernennen; dies geschieht.

Der k. k. Österreichische Flugtechnische Verein schlägt die Herren Kommerzialrat Arthur Egger-Ehrenfest, Revident Georg Eckardt und Revident Anton Schuster als Sportkommissäre für aviatische Veranstaltungen vor; die genannten Herren werden als Sportkommissäre anerkannt.

Nach Mitteilung des Präsidenten hat es sich vor einigen Tagen entschieden, daß der Flug um den Schicht-Preis und ein Meeting nächster Jahr durchgeführt werden sollen; es dürfte noch vor dem Luftschiffertage eine Sitzung der Ö. A. K. mit diesem Gegenstande abgehalten und dabei bereits die Ausschreibung vorgelegt werden.

Der Pilot Rudolf Stanger, der wegen des Zusammenstoßes mit Molla von der Ö. A. K. zu einer Geldstrafe von 400 K. verurteilt wurde, hat diese bisher nicht erlegt, daher bleibt seine Ausschließung von den Flugfeldern noch aufrecht.

Nene österreichische Führer sind:

Im Kegelhallen: Hermann Schwaighofer, Innsbruck; Otto Haidinger, Fischamend; Dr. Hans Peruter, Wien; Hans Ritter Umbauf von Frankwell, Wiener-Neustadt; Alfred Gross, Innsbruck; Dr. Karl Ewald, Wien; Jakob Albert, Innsbruck.

Auf der Flugmaschine: Georg Edler von Lehmann, Wiener-Neustadt; Adalbert Fenzl, Wiener-Neustadt; Viktor Wittmann, Badapset; Georg Gehlück, Wiener-Neustadt; Ferdinand Deutelmöser, Wiener-Neustadt; Ferdinand Cavallari Ritter von Grabensprung, Wiener-Neustadt; Raoul Stojasvljevic, Wiener-Neustadt; Oskar Fekete, Wiener-Neustadt; Julius Csato, Wien; Ernst Flatz, Wien; Hugo Schwab, Wien; Josef Smetana, Wien; Karl Sabeditsch, Wien; Eugen Kara, Wien; Artur Böhm, Wien; Robert Schwarz, Wien; Leopold Zickero, Wien; Karl Hoppner, Wien; Georg Wally, Wien; Erich Kahlen, Wiener-Neustadt; Franz Mikuletsky, Wien; Richard Häbner, Wien; Gustav Klasing, Wiener-Neustadt; Albert Sanchez de la Cerda, Fischamend Manfred Georgievic, Fischamend; Hugo Wiktoris, Wiener-Neustadt; Robert Oswal, Fischamend; J. P. Pendhaya, Chicago; Karl Cerry, Wiener-Neustadt; Konstantin Maglic, Wiener-Neustadt; Glanko Prebada, Wiener-Neustadt; Karl Sternich, Wiener-Neustadt; Otto von Fiala, Wiener-Neustadt; Alois Kaindl, Wiener-Neustadt; Franz Sattler, Klagenfurt; Raimund Karl Pitschmann, Wien; Ljubisa Kosa uovic, Fischamend;

Ferdinand Korschel, Wien; Karl Klimitsch, Fischamend; Bruno Molteni, Fischamend; Josef Illicher Fischamend; Nikolaus Steinf, Wiener-Neustadt

Wasserflugzeugpilot: Wenzel Woseček, Pola.

Das österreichische Führerdiplom besitzen jetzt 72 Kugelballon-, 149 Flugmaschinen- und ein Wasserflugzeugführer.

Die Tagesordnung des IV. ordentlichen österreichischen Luftschiffertages am 24. Januar ist nach den Beschlüssen der Österreichischen Aeronautischen Kommission die folgende:

1. Tätigkeitsbericht des Präsidenten; 2. Kassenbericht; 3. Erteilung des Absolutiums; 4. Voranschlag für das nächste Jahr; 5. Festsetzung der Höhe des Jahresbeitrages; 6. Referat über die Verbotszonen; 7. Bericht des Sprachenausschusses; 8. Bericht des Denkmalkomitees; 9. Anträge der Verbände; 10. Verleihung des Luftschiffer-Verbandspreises für 1913; 11. Verbandsabzeichen; 12. Wahl von zwei Revisoren und zwei Ersatzmännern; 13. Wahl von vier Delegierten und eines Ersatzmannes aus dem Kreise der Kronlandsverbände und des Österreichischen Flugsport-Klubs.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Coüannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences, de l'Industrie et des Sports Aéronautiques. Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

The National Aeronautic
Magazine of America

FLY'

ISSUED MONTHLY.

Balloons Airships Flying Machines.

From thirty to fifty beautiful illustrations each number
A popular magazine read by everybody interested in
Aeronautics. Send Postoffice order for \$ 1.50 for a
year subscription to the

AERO PUBLISHING COMPANY
BETZ BUILDING, PHILADELPHIA, PA.

Sample copies 10 cts. each.

Niederösterreichische

Landes-Versicherungs-Anstalten.

Im Interesse der des Versicherungsschutzes bedürftigen Bevölkerung hat das Land Niederösterreich mit reichen Garantiemitteln ausgestattete Versicherungs-Anstalten mit folgendem Wirkungskreise ins Leben gerufen, und zwar:

- | | |
|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I. Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt: | Versicherungen in ganz Cisleithanien auf das Leben des Menschen in den verschiedensten Kombinationen, als: Todesfall-, Erlerns-, Aussteuer- und Rentenversicherungen sowie Volksversicherungen (letztere auch ohne ärztliche Untersuchung); vorteilhafteste Altersinvaliditätsversicherung durch zwanglose Einlagen in der Sektion Rentensparkasse; |
| II. Brandschaden-Versicherungsanstalt: | Versicherungen gegen Feuerschäden an Gebäuden, Mobilien und Feldfrüchten; |
| III. Hagel-Versicherungsanstalt: | versichert gegen Verluste, welche aus der Beschädigung oder Vernichtung der Bodenerzeugnisse von in Niederösterreich gelegenen Grundstücken durch Hagel entstehen; |
| IV. Vieh-Versicherungsanstalt: | versichert gegen Verluste, welche Viehbesitzer an ihrem in Niederösterreich eingestellten Rind-, beziehungsweise Pferdebestande erleiden sollten; |
| V. Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt: | Einzel-, Kollektiv- und Reiseunfall- und Haftpflicht- sowie Wasserleitungsschaden-Versicherungen. |

Versicherungsbedingungen günstig. Prämien billig. Unbedingte Sicherheit durch den Charakter der Anstalten als „ÖFFENTLICHE INSTITUTE“ geboten.

Sitz der Anstalten: **WIEN I. Löwelstrasse 14 und 16.**

Personen, welche sich im Akquisitionsdienste zu betätigen beabsichtigen, belieben ihre Adresse bekanntzugeben.

K. K. ÖSTERREICHISCHER AÉRO-KLUB.

(Offizielle Mitteilungen.)

Die P. T. Klubmitglieder werden freundlichst gebeten, die Adresse zu kontrollieren, unter welcher ihnen das offizielle Organ oder andere Sendungen des Sekretariates zugehen; sollte der Rang, der Titel oder das Domizil bei einzelnen P. T. Klubmitgliedern etwas nicht übereinstimmen, so wird höflichst ersucht, Mitteilungen hierüber an das Sekretariat, Wien, I. Tuchlauben 3, gelangen zu lassen, damit im Mitgliederverzeichnis das nach Neujahr erscheinende Jahrbuch mit den bezüglichen Daten sowie das Domizil richtig verzeichnet werden können.

NOTIZEN.

GEORGES BANS, ein bekannter französischer Luftschiffer und Sekretär des Aéro-Club de France, ist kürzlich in Angers gestorben.

ANATOL RENNER, einer der »Rennerbühnen«, hat am 20. November nach kurzer Ausbildung durch Karl Illner in Aspern sein Pilotendiplom erlangt.

IN PERSIEN haben kürzlich die ersten Aéroplanflüge stattgefunden. Der russische Pilot Kosminski war, der als Erster in Tibris Schanflüge veranstaltete.

EINEN WELTREKORD im Dauerflug mit zwei Passagieren schuf Schirrmeyer am 12. November im Wasserfängszug, in Friedrichshafen angestiegen, blieb er nämlich 6 Stunden 16 Minuten ununterbrochen in der Luft.

DRESDEN wird, wie man meldet, die militärische Luftfahrtzentrale Deutschlands. Die deutsche Heeresverwaltung ist zu diesem Entschluß zum Teil durch den Umstand bestimmt worden, daß Dresden derzeit den größten Flugplatz der Welt besitzt.

DAUCOURT ist auf seiner Aéroplanreise Paris—Kairo nicht ohne Mühe verderblich bei Konstantinopel gelangt. Von Varna aus kommend, landete er am 9. November zunächst in Podimo am Schwarzen Meere, dann auf dem Flugplatze von San Stefano.

SCHWER VERUNGÜCKT sind am 12. November der bekannte französische Aviatiker Séguin und sein Mechaniker. Bei einem Flug in Versailles stützten sie mit dem Aéroplan ab; Séguin erlitt einen Bruch beider Beine, der Mechaniker einen solchen der Wirbelsäule.

DAS ZEPPELINSCHIFF »L. Z. 21« ist in Friedrichshafen fertig. Soeben wurden die ersten Probefahrten vorgenommen. Führer des Luftschiffes ist Hauptmann Masius, Fankenoffizier Leutnant Staffeldt. Die technische Führung des Fahrzeuges hat Ingenieur Mahr inne. Das Luftschiff ist als »Z. 6« für die deutsche Armee bestimmt.

IN ST. PETERSBURG wurde am 6. November der vom Kriegsministerium organisierte internationale Wettbewerb für das Werfen von Bomben aus Flagapparaten beendet. An dem Wettbewerb nahmen fünf Apparate teil. Den ersten Preis erhielt Hauptmann Tolmatschew, den zweiten Preis Leutnant Sidorenko.

DIE ÜBERRESTE DES »L. 2« sind von deutschen Reichsmarinern an die Firma J. F. Gusberg in Niederschneeweide verkauft worden. Das Aluminium wurde in Gegenwart von Beamten des Reichsmarinens in sechs Wagenladungen fortgebracht und in Barren umgeschmolzen. Man spricht davon, daß ein Teil des Metalls zu Gedenkstätten verarbeitet werden soll.

NACH BOSNISCH-BROD flog am 19. November Oberleutnant Tausig von Wiener-Neustadt aus. Oberleutnant Caspari begleitete ihn. Die Reise dauerte von 1/4 10 bis 1/1 1 Uhr. — Am 20. November flog der Pilot mit seinem Passagier von Bosnisch-Brod um 11 Uhr vormittags ab und landete um 1/1 1 Uhr in Fünfkirchen.

VON POLA nach Triest und wieder zurück flog Schiffsleutnant Wosceck am 22. November. Er flog von Pola am vermittags nach Rovigno, wo er eine Zwischenlandung machte. Mittags stieg er dort auf, kam nach

Mittwoch den 5. November fand die dritte meteorologische Fahrt des Aéro-Klubs statt. Sie wurde vom Füllplatze im Gaswerk Leopold aus unternommen. Die »Austria« wurde um 8:40 unter der Führung des Herrn Ernst Müller mit Herrn Dr. Hans Perner als Beobachter hochgelassen. Nach dreistündiger Fahrt erfolgte um 11:45 beim Babahof in Malakka in Ungarn eine glatte Landung. Die größte erreichte Höhe beträgt 2400 m, die zurückgelegte Strecke 52 km.

Triest und ging nach einigen Kreisen auf den Bootshafen der Kriegsmarine beim Leuchtturm herab. Um 1/3 2 Uhr nachmittags flog der Pilot wieder nach Pola.

DER LEICHNAM eines bei der Katastrophe des ersten deutschen Marineluftschiffes Verunglückten ist gefunden worden. In Hörnarn, an der südlichsten Spitze der Insel Sylt, wurde die Leiche des Maschinistenmanns Bruder angetroffen. Ein Missensuchboot brachte sie nach dem Festland. Die Beisetzung soll in der Heimat des Toten, in Braunschweig, erfolgen.

NACH CORSICA flog am 12. November der französische Schiffsfabrikier Delage von St. Raphael aus. Der Führer, dessen Maschine — im Ni emport-Hydroplan — dem Kreuzer »Foudre« zugeteilt ist, hat dieses Schiff und den Hafen von Toulon mittags verlassen und traf um 4 Uhr nachmittags über der Stadt Ajaccio ein. Nach einigen Kreisen über der Stadt landete er glatt.

INGENIEUR EMIL NEYEN, der durch mehrere Schriften bekannte deutsche Fliegentechnik und Vertreter der Schraubenspielfluger, steht in den Experimenten von Pégoud Beteiligungen seiner Anschauungen. Er beklagt in einem diastrophischen Schreiben die noch immer erschreckend große Gefährlichkeit des Fliegens und sagt insbesondere: »Nun Zehntel der Flieger sind dem Tode geweiht, wenn sie sich in Pégouds Kunststücken versuchen.«

MAURICE BIENAIMÉ stieg zu La Motte-Breuil am 14. November in Begleitung von MM. Seubolder und Pierron in einem 3000 m³ fassenden Ballon mit der Absicht auf, den Distanzweltrekord, den gegenwärtig sein französischer Landsmann Rumpelmeyer innehat, zu übertreffen. Der Versuch gelang nicht, obgleich die Reise sehr schön ansah; sie führte bis Aitou in Osttrarmelen, hart an die Küste des Schwarzen Meeres. Die Distanz beträgt 2000 km, 400 km, weniger als der Weltrekord.

IN FISCHAMEND wurde mit dem 20. November der Mannschaftsstand der Luftschifftruppe um 110 Mann erhöht. Von diesen wurden 40 Mann in die technische Abteilung zur Erzeugung und zu Reparaturen von Aéroplanen eingestellt, wovon der Stand dieser Abteilung 100 Mann erreicht. 70 Mann wurden in die neuerrichtete Mannschaftspilotenschule eingestellt, wo sie in selbständigen Aéroplan- und Ballonführern ausgebildet werden. Unter den der Luftschifferteilung zugeordneten Soldaten befindet sich auch einer der »Renner-Bahnen«.

DIE »SACHSEN« hat jetzt den schon lange geplanten Besuch in Böhmen gemacht. Aus Dresden über Liegnitz kommend, flog das Passagierluftschiff am 9. November über Reichenberg nach Haida, wo es nach einem Rundflug über der Stadt um 1/2 2 Uhr nachmittags landete. Der Bürgermeister von Haida hielt an die Gäste eine Ansprache, die in ein dreifaches Hoch auf Kaiser Franz Josef, Kaiser Wilhelm und den König von Sachsen anklang. Nach dreiviertelstündigem Aufenthalt nahm das Luftschiff, in dem sich auch einige Passagiere befanden, die Fahrt in der Richtung gegen Dresden wieder an.

VON PARIS NACH BAGDAD fliegt der französische Aviatiker Marc Bonnier in Erappen. Er verließ am 10. November mit Gagnier als Passagier Paris und

gelangte zunächst nach Weilburg, ganz nahe an jene Stelle, wo im Jahre 1910 ein Zeppelin Luftschiff vernichtet wurde. Zwei Tage später kam Bonnier nach Plattling in Bayern, von wo er am 14. November nach Linz flog, um nach einer kurzen Pause nach Wien weiterzufahren. Hier kam er auf dem Asperner Flugfeld um $\frac{1}{2}$ 12 Uhr mittags an. Er hatte von Plattling aus kaum drei Stunden gebraucht. Am 17. November flog Bonnier nach Odenburg, sodann nach Budapest.

DER AERO CLUB OF AMERICA hielt kürzlich in New York seine Generalversammlung ab. Nach einem dort vorgetragenen Bericht hat der Klub seit seiner 1906 erfolgten Gründung 264 Flugschiffführerzeugnisse und 55 Zeugnisse für Ballon- und Luftschiffführer angestellt. Im verflossenen Jahre wurden 108 Diplome ausgeliefert, nämlich 88 für Flugschiffführer, 18 für Wasserflugschiffführer, drei für Ballonführer und vier für aviatische Experten. Im vergangenen Jahre waren sieben tödliche Flugunfälle zu verzeichnen, was seit dem Bestehen des Klubs den günstigsten Prozentsatz ergibt. Nach Aufnahme von 86 neuen Mitgliedern ist die Mitgliederzahl auf 578 gestiegen.

ZUR REVISION einer langen Starkstromleitung verwendet die New Yorker Elektrizitätsgesellschaft den Aviatiker Robert Fowler. Sie hat mit ihm ein Überkommen getroffen, nach dem sich der Flieger verpflichtet, die Leitungen der Gesellschaft zwischen Ockland und Oroville zweimal wöchentlich im Flugseng zu revidieren. Die Gesellschaft hat zu diesem Mittel gegriffen, weil es bisher stets mit großen Schwierigkeiten verbunden war, die Stellen zu ermitteln, an denen Drahtbrüche stattgefunden hatten. Ein Arbeiter mit allen nötigen Werkzeugen wird den inspizierenden Flieger begleiten, um, wo es nötig ist, die Reparaturen an der elektrischen Leitung vorzunehmen.

EIN PARSEVAL-LUFTSCHIFF soll in Forschungsreisen in Neu-Guinea herangezogen werden. Die Expedition ist von einem deutsch-englischen Komitee für 1914 geplant. Leiter der Unternehmung wäre der Afrikaforscher Paul Grätz. Das Komitee läßt, wie man aus Halle a. S. meldet, für 300.000 Mark durch die Luftfahrergesellschaft Bitterfeld ein eigenes Parseval-Luftschiff für die Expedition bauen. Die Expedition nimmt zwei bewegliche Luftschiffhallen mit, welche 400.000 Mark kosten. Die Summe von drei Millionen Mark wird durch Schan- und Passagierflüge in Deutschland, England und Holland aufgebracht. Gegen das Unternehmen werden aus Kreisen der Wissenschaft schwere Bedenken erhoben.

RIFKABYLEN beschossen kürzlich mit Erfolg einen spanischen Aeroplane, der ihre Stellungen anfliegen sollte. Durch das heftige Feuer, das sie eröffneten, wurden die Flieger verwundet und das Flugseng so zur Umkehr gezwungen. Der Pilot Leutnant Gil Rios wurde von zwei Kugeln schwer verletzt, während der Passagier Hauptmann Barreiro mit einer leichteren Verwundung davonkam. Kurz vor der Landung im spanischen Lager verließen den Piloten die Kräfte. Der Apparat stürzte aus fünf Meter Höhe zu Boden, wobei die beiden Offiziere wiederum nicht nuerheblich verletzt wurden, während der Apparat schwere Beschädigungen erlitt. Man hofft jedoch, die beiden Offiziere am Leben erhalten zu können.

23000 KILOMETER hat nach einer Berechnung der „B.-Z. am Mittag“ der deutsche Pilot Paul Viktor Stoeffler in einer Saison auf „Aviatik-Doppeldecker“ zurückgelegt. Er ist überdies sechsmal mit dem gleichen Apparat und dem gleichen Motor angestiegen und hat hierbei an sechs Tagen eine Gesamtleistung von über 5500 km zu verzeichnen. Die einzelnen Entfernungen setzten sich zusammen aus den Strecken Mühlenhausen—Johannisthal—Schneidemühl, Mühlenhausen—Warschau—Plouk—Ktnow—Warschau, Warschau—Johannisthal, Rind am Berlin, Berlin—Posen—Mühlenhausen—Darmstadt u. s. w. — Es ist dies wahrscheinlich die größte Leistung, die bisher in wenigen Tagen von einem Flugschiffzeug deutscher Herkunft mit deutschem Motor vollbracht wurde, ohne daß irgend welche Reparaturen nötig waren oder Flieger, Apparat oder Motor einmal versagt hätten.

IM FRANZÖSISCHEN HEERE wird das Luftschiffahrtswesen umgestaltet. Das Kriegsministerium wird demnächst einen diesbezüglichen Gesetzentwurf einbringen, wonach das Luftschiffahrtswesen ganz selbständig gemacht werden soll. In Pau, Brest und Avord sollen große Fliegerschulen und in der Kriegsschule von Saint-Cyr soll eine besondere Anhaltsschule für Militärlieger errichtet werden. Ferner tritt der Berichterstatter des Kriegsbudgets, Benazet, dafür ein, daß das Flugwesen einem einzigen selbständigen Leiter untergeordnet wird und daß stattdessen der zahlreichen nützlich angestellten Militärführern in den geeigneten strategischen und nahe der Grenze gelegenen Punkten einige große Fliegestationen geschaffen werden. Nach einer offiziellen Meldung hat das Kriegsministerium die Absicht, zwei solche Stationen, und zwar in Reims und Dijon zu errichten. An der schon bestehenden Luftschifferregiment sollen noch zwei Fliegerregimenter gleichfalls in Reims und Dijon errichtet werden. Das Motorballonwesen erhält ein besonderes Zentrum in Bourges.

DER DEUTSCHE LUFTVERBAND hat in seiner letzten Hauptversammlung, die kürzlich in Leipzig stattfand, seinen engeren Vorstand, den sogenannten Verwaltungsausschuß, zusammengesetzt aus dem bisherigen Präsidenten Exzellenz Freiherrn von der Goltz, Grafen Sierstorff als Vertreter des Kaiserlichen Klubs, Aug. Enler als Vertreter der Industrie und Geh. Regierungsrat Professor Dr. Hergesell als gewählten stellvertretenden Vorsitzenden. Die Wahl der technischen Kommission ergab die Wiederwahl der Freiballonausschüsse, während die Flugschiffabteilung neu gebildet wurde. Sie besteht in Zukunft aus sieben Mitgliedern, deren jedes bestimmte Interessen vertritt, und zwar: für Veranstaltungen Hauptmann Blattmann, Stellvertreter von Oldershausen; für Flugplätze: Major von Tschudi, Stellvertreter Knappschaffner; Direktor Heymann; für Flieger: Viktor Stoeffler, Stellvertreter Assessor Rottenburg; für Industrie: Direktor Fröbns, Stellvertreter Direktor Chetel für wissenschaftliche Instrumente: Professor Dr. Berson, Stellvertreter Direktor Berge; für Juristen: Justizrat Dr. Niemeyer, Stellvertreter Dr. Joseph.

IN MOCKAU bei Leipzig ist vor kurzem ein sehr fortschrittlich eingerichtetes Fliegfeld fertig geworden. An der großen Halle, einem in Eisenbeton aufgeführten Bau von 196 m Länge und 18 m Breite, besitzt dieses neue aeronautische Zentrum nebst einem schönen Restaurationsgebäude auch das erste Aviatikerhotel. Im Hauptgebäude der Restauration sind nämlich mehrere Hotelzimmer nur für Aviatiker eingerichtet, die so über ein bequemes Heim verfügen. Alle Räumlichkeiten, auch die noch zur Unterbringung der Apparate vorhandenen diversen Schuppen sind durchwegs mit elektrischem Licht und Dampfheizung versehen. Weiters ist der Bau einer eigenen Wasserstoffgasfabrik im Frühjahr 1914 bereits eine festbeschlossene Sache. Das Benzin ist in einem riesigen, in der Luftschiffhalle unterirdisch eingebauten Kessel von 20.000 l Inhalt, durch ein notwendiges System gegen jede Feuergefahr gesichert. Der Einbau eines Schweißers in einem der mächtigen Trähle der Halle, ebenso die Einrichtung einer Station für drahtlose Telegraphie gehen ihrer Vollendung entgegen. Die Ausdehnung des Fliegplatzes beträgt 1700 × 1500 m.

SCHARFSCHIESSÜBUNGEN wurden kürzlich mit einem Maschinengewehr auf einem Aeroplane über dem französischen Exerzierfeld von Chalons vorgenommen. Das Maschinengewehr befand sich in der Mittellängsachse des Flugzeugs, eines Voisin-Apparates, mit dem der von den Bombenwurf-Wettbewerben her wohlkannte Leutnant Maiffert ansah. Der Leutnant hatte 1000 Schuß im Patronengurt. Er eröffnete das Feuer auf 4000 m mit Feuerschüssen, bei 2000 m wurde das automatische Schnellfeuer aufgenommen. Als Ziel diente ein alter Antoinette-Apparat. Die Aufnahme des Ziels ergab, daß die beschossene Maschine sichtbar durchlöchert war. Das schießende Flugzeug hatte eine Durchschnittshöhe von etwa 100 m eingehalten. Neue Versuche gegen Flugzeuge, die an Fesselballons und Freiballons ange-

bracht sind, sollen in nächster Zeit folgen. Auf Grund dieser Ergebnisse will man sich über die Verwendung von automatischen Geschützen auf Lenkluftschiffen entscheiden. Die Verwendung des armerierten Flanzengas als Kampfmittel dürfte sich vorläufig auf eine Bekämpfung feindlicher Flanzengas, Luftschiffe und Luftballons beschränken.

DER LUFTKREUZER »M. 4«, gebant auf der Werft des Luftschifferbataillons II in Reinickendorf, ist jetzt nach seinen Werkstattsfahrten von der preussischen Heeresverwaltung übernommen und in Dienst gestellt worden. Der Luftkreuzer wurde unter Leitung des Oberingenieurs Basenach von der Inspektion des Luft- und Kraftwesens der Verkehrstruppen nach dem halbstärken System Gross-Basenach ausgeführt. Das im August fertiggestellte Schiff hat seine bisherigen Werkstatts- und Abnahmefahrten unter der bewährten Führung des Hauptmanns von Jena zur vollen Zufriedenheit seiner Erbauer und der Abnahmekommission erledigt. Zunächst wird der Luftkreuzer in Berlin verbleiben und eine Reihe Übungen und Anshludungsfahrten unternehmen. Später, nach Fertigstellung der neuen Luftschiffstation in Liegnitz, soll er dorthin übergeführt werden. Das neue Schiff, das eine Länge von 98 m hat, stellt sich gegenüber seinen älteren Vorgängern der M-Klasse einen besonders neuartigen Konstruktionstyp dar. Hier sind die beiden Gondeln, die bisher tief und freitragend unter dem Kieglstrahl des Ballons an langen Kahelseilen angehängt waren, untereinander zu einem einzigen, langgestreckten, von Stoffbahnen kleblich abgesehlossenen Kieglstrahnen vereinigt. Vier Körtngmotoren von zusammen 800 H. P. treiben vorn zwei je zweiflügelige und an der hinteren Gondel zwei je vierflügelige Holzschrauben.

IN LINZ wurde am 23. November ein »Fliegerdenkmal« enthüllt, das auf Anregung des Erzhersogs Josef Ferdinand auf dem Freinberg errichtet worden ist. Das Denkmal, das der Erhöhung der Luft schlechthin gewidmet ist, hat den Linzer Bildhauer Schwarz zum Schöpfer. Es besteht in einer hohen Marmorsäule, auf welcher ein überlebensgroß in Bronze dargestellter Flieger sich zum Fluge erhebt. Die Enthüllung nahm Erzhersogin Margarethe vor. Zu der Feier waren erschienen: Großherzogin Alice und ihre Töchter, die Erzhersoginnen Germans, Agnes und Anna, Fürstin Hohenlohe, die Erzhersoge Josef Ferdinand und Heinrich Ferdinand, ferner Statthalter Freiherr v. Handel, Graf Dürckheim als Vertreter des Landeshauptmannes, Bürgermeister Dr. Dinghofer und zahlreiche andere Persönlichkeiten. Der Präsident des oberösterreichischen Luftschiffahrts-Vereines Statthalter Herr Graf Attems begrüßte die Mitglieder des Hofes und die anderen Festgäste und hielt die Festrede, in der er die Bedeutung des durch besondere Munifizenz der Mannwerke Kiefer in Salzburg und des kaiserlichen Rates Puchwald in Wien entstandenen Denkmals darstellte. Erzhersog Josef Ferdinand sprach dem Grafen Attems seinen Dank und seine besondere Freude darüber aus, daß das erste Denkmal dieser Art in Linz enthüllt wurde. Bürgermeister Doktor Dinghofer übernahm das Denkmal in das Eigentum und die Obhut der Gemeinde Linz. Als Festbankett im Hotel »Erzhersog Karl« bildete den Abschluß der Feier.

JULES VÉDRINES hat wieder einmal eine größere Ätropolreise angeführt. Er herreichte sie schon längere Zeit vor, erhielt aber keine Erlaubnis, von Nancy aus die deutsch-französische Grenze zu überfliegen. Sowohl die deutschen als die französischen Behörden verhielten sich ablehnend. Védérines gebrauchte an, wie er erzählt, am 20. November eine List: »Ich erklärte, nach Paris fliegen zu wollen und startete des morgens an dem Militärflugplatz. Als ich mich in genügender Höhe befand, machte ich plötzlich kehrt und überflog die verbotene deutsche Grenze. Ich passierte in raschem Fluge Rastatt, Karlsruhe, Nürnberg und nahm nunmehr Kurs nach Pilsen, um möglichst rasch über deutsches Gebiet hinwegzufliegen. Von Pilsen steuerte ich nach Prag, wo ich bei Wysochan glatt landete. Übrigens ist es vollständig unmöglich, aus einer Höhe von 200 m Details

über fortifikatorische Anlagen wahrzunehmen, geschweige denn, sie aufzunehmen.« Védérines legte in sieben Stunden 650 km zurück, indem er von Nancy nach Prag flog, wo er um die Mittagzeit ankam. — Am 21. November flog Védérines um 10 Uhr 45 von Wysochan auf und landete am 2 Uhr 15 auf dem Flugfeld von Aspern. — Tage darauf wollte Védérines vom Flugfeld zu Aspern abfliegen und wartete nur darauf, daß der Nebel sich etwas lichten würde. Die Hoffnung des Aviatikers erfüllte sich jedoch nicht. Der Apparat stand flugbereit auf dem Felde, als ihm im Laufe des nachmittags ein Unfall zustieß. Ein Flugschüler kam mit seinem Apparat an den Eindecker an und havarierte ihn. Der Propeller und ein Teil des Gestells sind beschädigt. Védérines muß infolge des Zwischenfalls seinen Weiterflug so lange aufschieben, bis Ersatzteile eingetroffen sind.

ROALD AMUNDSEN wird bei seiner nächsten Polarexpedition Flugzeuge in Dienst stellen. Der bekannte schwedische Flieger Freiherr von Cederström hat von Amundsen die Nachricht erhalten, daß er an der für das nächste Jahr heabsichtigten Nordpolarexpedition Amundsens bestimmt teilnehmen soll. Damit wächst die Zahl der als Flugzeugführer ausgeschulten Teilnehmer der Expedition auf fünf; denn außer Baron von Cederström sind noch Amundsen selbst, der Kapitän des Schiffes, Doyrand, Wisting und Heimer Hansen Flugzeugführer. In San Francisco sind zwei besonders stark konstruierte Wasserflugzeuge für die Expedition im Ban. Amundsen heabsichtigt, mit seinem erprobten Polarschiff »Fram« sich in Eis einfrieren zu lassen und von der Beringstraße aus sich nach Grönland oder Spitzbergen wieder ins offene Wasser treiben zu lassen; seine Berechnungen lassen ihn hoffen, daß er bei dieser Treibfahrt den Nordpol erreicht oder ihm wenigstens sehr nahe kommt. Den Hauptwert der Flugzeugverwendung auf seiner Expedition erwartet Amundsen von der Fähigkeit, aus dem Flugzeug das Meer weithin zu überblicken, ferner erhofft er die Möglichkeit, angesagte Rekognoszierungsflüge vornehmen zu können und damit wahrnehmlich die strittige Frage zu beantworten, ob innerhalb jener angrenzenden Eisregionen Landgebiete vorhanden sind. Die Tagesleistung im Handeschlitten beträgt nur etwa 20 km. Und während sich von der Ausgucktonne am Hauptmast der »Fram« nur ein Umkreis von 12 km übersehen läßt, umfaßt das Auge eines Fliegers, selbst wenn er ohne geographische Ortsänderung einen Hochflug macht, riesige Gebiete. Es ist heabsichtigt, auf Rekognoszierungsflügen immer Flugzeuge gleichzeitig nach demselben Ziel auszuschießen, damit sowohl eine Sicherheit des Erfolges als auch die Möglichkeit gegenseitiger Unterstützung bei Havarien zu erwarten ist.

EIN ZIELWURFBEWERB für Ätropolane fand am 13. und 14. November in Döberitz statt. Preise dafür waren vom deutschen Kriegsministerium angesetzt. Die Aufgabe der Flieger war, fünf Bomben im Zeitraum einer Stunde aus 700 bis 1000 m Höhe in ein 80 x 80 m großes Ziel zu bringen. Keiner der Konkurrenten genügte der Forderung. Am ersten Tage sollten nur Probewürfe gemacht werden. Wie die »B. Z. a. Mittag« meldet, zeigte sich da, daß kein einziges Geschöß auffindbar war, da die Projektilte sich tief in die Erde bohrten, die sich über ihnen wieder schloß. Es wurde nun vorgeschrieben, die Geschosse kenntlich zu machen. Schauenburg, der einen A. E. G.-Doppeldecker stener, versah seine Bomben mit roten Bändern, die aber gleichfalls von der Erde verschlungen wurden. Ingold (Aviatik-Mercedes-Doppeldecker) und K. Krieger (Harian-Mercedes-Pfeiltanne) hestrichen ihre Geschosse mit Lackfarbe, die beim Einschlagen teilweise auf der Erdoberfläche haften blieh und den Treffpunkt der Bomben verriet. Nachdem Linnekegel (Rampler-Mercedes Tanbe) aufgegehen hatte, verhielten außer den oben schon genannten Fliegern noch im Wettbewerb Ernst Stoeffler auf Albatros-Mercedes-Doppeldecker, dessen Abwurfvorrichtung schlecht funktionierte, Stiefvater auf Jeannin-Argus-Stahltaube und Fiedler auf Roland-Mercedes-Apparat. Klessing und Breithell auf Ago-Doppeldeckern machten nicht mit, sondern flogen wieder nach

Johannisthal zurück. Das Resultat war: Im Ziel brachten Schanenberg zwei Bomben (davon eine am Rande), Stiefvater, Krieger und Ingold je eine Bombe. Wie veranlagt, sollen die angesetzten Preise, da die Bedingungen nicht erfüllt worden sind, zwar nicht ausbezahlt werden, doch will das Kriegsministerium den Teilnehmern am Wettbewerb Trostpreise zahlen, zu denen noch Prämien für die Treffer kommen sollen.

ROLAND GARROS, dessen Bild unsere Leser tieferstehend erblicken, steht unzweifelhaft in der ersten Reihe der aviatischen Berühmtheiten. Er ist am 6. Oktober 1889 auf La Réunion geboren. Er ist Student der Rechte und übte seit 1910 den Flugsport aus. In verhältnismäßig kurzer Zeit hat er unheimlich Vieles und Vielfartiges auf dem Äroplan geleistet; er lenkte die Aufmerksamkeit der ganzen Welt ebenso sehr durch seine Überlandflüge als durch seine Hochflüge und seine hals-



ROLAND GARROS.

brecherischen Kunststücke auf sich. In Wien hatte man zweimal, nämlich bei den Meetings von 1912 und 1918, Gelegenheit, den Mann zu bewundern. Als die größten Leistungen von Garros sind wohl seine beiden Mittelmeerflüge zu bezeichnen. Am 18. Dezember 1912 flog Garros von Tunis nach Sizilien und von da drei Tage später nach Rom, am 28. September 1918 überquerte er als Erster das ganze Mitteländische Meer, indem er von Toulon in sieben Stunden nach Tunis flog.

ENGLANDS FLUGWESEN befindet sich vorwiegend noch in einer gewissen Abhängigkeit von Frankreich, und zwar auch in bezug auf die Wasserflugzeuge. Allerdings nehmen jetzt bereits bedeutende Firmen, wie Vickers und Armstrong selbst den Bau von Wasserflugzeugen in die Hand. Daneben bestehen schon verschiedene Spezialfabriken, wie Short Brothers, A. V. Roy, Sopwith, Samuel White u. a. Interessant ist es nun, wie man sich gegenwärtig in der englischen Marine, die man nach und nach mit 100 Flugzeugen ausrüsten will, zu der Typenfrage stellt. Bisher war in England das Schwimmerflugzeug das tonangebende System. Neuerdings bringt man aber den sogenannten fliegenden Booten ein großes

Interesse entgegen. Abgesehen davon, daß man erst vor einiger Zeit Donnet-Léréque- und Curtiss-Apparate angekauft hat, erfassen sich nämlich jetzt die Sopwith-Flagboote einer besonderen Bevorzugung. Dies deshalb, weil sich herausgestellt hat, daß diese Maschinen — mit einem 7 m laugem Boot ausgerüstete Doppeldecker — eine ganz vorzügliche Seefähigkeit besitzen. Die englische Admiralität will nun jedenfalls auf Grund dieser Erfahrungen dem Flagboottyp ein besonderes Augenmerk zuwenden, namentlich sollen dabei, wie die »B.-Z.« am Mittage erwähnt, die größeren Firmen die weitere Vervollkommenung dieses Systems durchführen. Es scheint also darauf hinzudeuten, daß man in England auf diese Weise zu einem Hochseeflugzeug mit Motoren von mehreren 100 Pferdestärkeleistung gelangen will. Daß die Anhänger der Schwimmerflugzeuge diesem Bestreben nicht tatenlos zusehen werden, ist ohne weiteres klar. Jedenfalls ist also ein bemerkenswerter Wettstreit zwischen beiden Systemen zu erwarten.

DIE KRIEGSGERICHTLICHEN Feststellungen über den Untergang des »L. 1« werden jetzt in der deutschen »Marine-Rundschau« veröffentlicht. In dem Artikel heißt es unter anderem: »Der Kommandant hat in durchaus ordnungsmäßiger Weise vor Beginn der Fahrt die Wetterberichte eingefordert. Sie lagen vor von der Seewarte und von der Station Fnhlsbüttel. Die Berichte lauteten günstig; es war darin von einer leichten Depression und von leichten Winden die Rede, also Umständen, die auf die Manövrierfähigkeit des Luftschiffes keinen Einfluß haben konnten. Gegen 5 Uhr wurde der Wetterbericht von Fnhlsbüttel eingeholt; er lautete günstig, indem er von leichteren nordwestlichen Winden, von düstiger und wolkgiger Luft sprach. Es lag mithin kein Grund vor, auf eine nahende Gefahr zu schließen. Nach der Art und Weise, in der sich der Kommandant während der Fahrt dauernd über das Wetter erkundigte, ist festzustellen, daß ihn kein Verschulden trifft, da die B5 plötzlich und unerwartet eingesetzt. Nach den Angaben von Zeugen war das Luftschiff gut abgewogen und hatte hinreichenden Antrieb. Als nach Eintritt der B5 der Kommandant alsbald die große Gefahr erkannte, ließ er alle nur irgend entbehrlichen Gegenstände über Bord werfen, eine Maßregel, die sachgemäß war, denn nach Angabe von Zeugen kam dadurch »L. 1« wieder etwas in die Höhe. Es nutzte jedoch auf die Dauer nichts, da die nach unten wirkende Vertikalströmung so stark und das Luftschiff so sehr vom Regen beschwert war. Aus den Vernehmungen der Überlebenden ergibt sich, daß jedermann an Bord auf seinem Posten bis zum letzten Augenblick ordnungsmäßig gearbeitet hat. Das kriegsgerichtliche Verfahren ist eingestellt worden, da nach den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens eine Person des Soldatenstandes ein Verschulden an dem Untergange des Luftschiffes »L. 1« und an dem damit verbundenen Verlust von 14 Menschenleben nicht beizumessen ist.«

IN BELGIEN besteht seit kurzer Zeit eine militärische »Compagnie d'Aviation«, deren Schöpfung hauptsächlich das Verdienst des Geniechauptmanns Mathien und seines Assistenten Genieleutnant Nélis ist. Letzterer hat fast alle Militärfieger ausgebildet und ist für seine eminenten Leistungen zum Ritter des Leopold-Ordens ernannt worden. Die Compagnie d'Aviation umfaßt alle bezüglichlichen Dienstzweige. Sie hat ihren Sitz im Lager von Brasschaet bei Antwerpen; dort befindet sich auch die Militärfiegerarchiv sowie das gesamte Material der Compagnie. Zu letzterem gehören Flugmaschinen verschiedener Modelle, ferner alle Erforderliche zur Aufstellung von sechs Fliegerabteilungen, jede zu vier Flugmaschinen. Jedes Flugzeug ist mit zwei Offizieren besetzt, die als Führer und Beobachter bestimmt sind. Jede Fliegerabteilung besteht mithin aus acht Offizieren, darunter einem Kommandanten, ferner gehören dazu das notwendige Militärpersonal (acht Mechaniker, vier Schreiner, ein Schneider, ein Schmied, ein Schmiedgehilfe, ein Schneidergehilfe) und von Zivilpersonen ein Obermechaniker, ein Oberfischer, drei Mechaniker und ein Tischlergehilfe.

Zum Fortschaffen des Materials verfügt jede Eskadrille über vier Autos mit je einem Lastwagen (für die Flugmaschine das dazu gehörige Zelt u. s. w.) sowie über eine Automobilwerkstätte und ein Lastenautomobil für den Nachschub. Die Ausbildung des Personals beginnt in einer Zivilliegerschule, wo die Offiziere zur Flugzeugführung herangezogen werden. Darauf kommen sie in die Fliegerschule von Brasschaat, wo sie nach theoretischem und praktischem Unterricht das Zeugnis als Militärlieger und Beobachter erwerben. Nachdem sie in den verschiedenen Fliegern, die jährlich vom Generalstab beschafft werden, das ganze Land kennen gelernt haben, legen sie die Schlußprüfung ab, durch die sie das Brevet supérieur militaire erhalten. Darauf kehren die betreffenden Offiziere wieder zur Truppe zurück und werden alljährlich zu einer dreimonatigen Übungsperiode zur Fliegerschule einberufen. Die Dauer der Ausbildungsperiode in Brasschaat ist vier bis fünf Monate. Während jeder dieser zweimal jährlich stattfindenden Ausbildungskurse werden acht Offiziere ausgebildet und dann in die Fliegerseregime eingereiht.

EINE MILITARISIERUNG der Flugzeugindustrie ist in Frankreich geplant, in dem Sinne, daß die ganze Aéroplane- und Aëroplanmotorenfabrikation für die Armee von der Heeresverwaltung selbst unternommen werde. Der «Figaro», der über diese Absicht der Militärbehörde berichtet, nimmt heftig dagegen Stellung. Er warnt vor der Durchführung dieses Projektes, das von den militärischen Zentralverwaltungen von Chalais-Mendon angestrebt ist. Die Zeitung befürchtet nicht nur den Ruin der privaten Flugzeugindustrie, sondern auch das Ende des gesamten französischen Flugwesens. Der Staat habe nie als eigener Fabrikant gegläut, und mit Sicherheit sei voraussehen, daß er nie im stande sein werde, ebenso wohlfeil wie die Privatindustrie zu fabrizieren und rechtzeitig die für die Landesverteidigung erforderliche Anzahl von Maschinen herzustellen. Die Behörden hätten mit ihrem bei der Organisation des Militärliegens gezeigten Zögern allein verschuldet, daß andere Staaten den Vorsprung, den Frankreich in der Luftfahrt hatte, aufgehoben hätten. Die Privatflugzeugindustrie habe im Grunde keine einzigen Kunden, der sie leben lasse. Verliere sie diesen Kunden, so sei sie nicht allein ruiniert, sondern auch alle Kräfte, die gegenwärtig am Fortschritt des Flugwesens arbeiten, seien brachgelegt. Nicht allein die Ingenieure werden ihre Forschungen aufgeben müssen, auch die Berufslieger, die durch ihre Leistungen auch dem Ruhm der französischen Aviatik täglich neuen Glanz verleihen, würden verschwinden. Das Projekt der Militärbehörde hat natürlich die Fabrikanten in große Erregung versetzt. Ihre Syndikatskammer wird bei den Kammern eine Eingabe machen, um die Durchführung der Pläne von Chalais-Mendons zu verhindern. Mehrere Deputierte und Senatoren haben bereits die Absicht bekanntgegeben, die Regierung in dieser Frage zu interpellieren. — In den Kreisen der Militärluftschiffer steht man dem Plane der Heeresverwaltung im allgemeinen, wie es scheint, nicht ausympathisch gegenüber. Es geht dies aus den Äußerungen der Fliegeroffiziere hervor, die am 12. November in Villacoublay Zeugen des Todessturzes von Hauptmann Lagarde waren, den man jetzt auf einen Flügelbruch eines Deperdussin Eindeckers zurückführt. Die Ursache der schweren Unfälle, die namentlich Militärliegern zustoßen, erklärten diese Offiziere, liege in dem geringen Vertrauen, das sie zu ihren Apparaten besitzen. Infolge der Klagen, die über die mangelhafte Flügelbefestigung schon erhoben wurden, habe zwar die Heeresverwaltung einigen Firmen schon ihre Aufträge entzogen; aber diese Unterdrückung gewisser Flügeltypen war nie von langer Dauer, und heute hätten sich die Militärlieger wieder derselben Eindeckers zu bedienen, die schon den Tod so mancher ihrer Gefährten verursacht. Wenn die Heeresverwaltung selbst die Konstruktion der Apparate übernehme und hierbei die tüchtigsten Piloten der Armee zu Rate söge, so könnten wenigstens Mißstände dieser Art vermieden werden.

LITERATUR.

»Grundlagen der Physik des Fluges.« Von Dr. Raimund Nimführ. Mit 10 Figuren im Text. Wien. Druckerei- und Verlags-Aktiengesellschaft vorm. R. v. Waldheim, Jos. Eberle & Co. Preis K 4-80.

»Aviatische Götterdämmerung.« Ein Weckruf zur Bekämpfung der Hemmung und Ausbeutung der aviatischen Wissenschaft und Forschung im Dienste eines geldgierigen Kapitalisten- und skrupellosen Spekulantentums. Von Dr. Raimund Nimführ in Wien. Wien, 1913. Verlag der «Aviatischen Chronik». Kommissionsverlag von Lehmann & Wentzel, 1. Körntnerstraße 80.

»Der fliegende Tod. Die gelbe Gefahr.« Von einem deutschen Offizier. 2. Auflage. Wiesbaden, 1913. Westdeutsche Verlagsgesellschaft. Preis 8 M. — Der Roman malt in der Gestalt eines Kriegstagebuches packend und interessant lebendige Bilder von einem Vordringen der gelben Rasse nach Europa, einer Invasion unter Benützung von Luftschiffen in 20 Jahren. Was der militärische Verfasser ersichtlich zeigen will, ist die schließlich durch Verwendung von Luftschiffen noch mögliche Art einer Kriegführung durch Terrorisierung der Völker, nicht durch den gegenseitigen Kampf in den Lüften. Mit Spannung folgt man den persönlich-romanhaft gefärbten Ausführlungen, wie sich das Heer und auch die Marine machtlos erweisen und der friedliche Bürger terrorisiert zur Beute wird.

»Der Herr der Luft.« Von E. G. Seeliger. Wiesbaden, 1913. Westdeutsche Verlagsgesellschaft. Preis geb. 8 M. — Der Held des Romanes ist ein genialer deutscher Ingenieur, der eine alle Fährlichkeiten der Luft bezwingende Flotte «Leukobären» baut, durch deren Operationen er England zwingen will, zur See abzurufen und schließlich auf der Basis der allgemeinen Abrüstung aller Großmächte den Weltfrieden aufzurichten. Im sonnigen Süden und auf dem Meere spielt der Roman, der im einzelnen recht geschickt gefasste Szenen und viele glückliche Einfälle und Kombinationen anweist. Die Beschreibungen der Luftfahrten und Angriffe auf die europäischen Kriegsschiffe zeigen die lebendige Schilderungskunst des Autors, zu dessen besten Arbeiten eine Reihe Segeschichten zählen. Der Roman rollt verschiedene große Zukunftsprobleme auf in Form einer spannenden Lektüre.

»Motor.« Illustrierte Monatschrift für die Interessen des Automobils, des Motorbootwesens und der Luftschiffahrt. Berlin 1913. Verlag Gustav Brannbeck. Preis 1 M. — Der rührige Verlag hat auch das Novemberheft seiner so rasch beliebt gewordenen Monatschrift in einer Weise ausgestattet, die ihm weitere Verbreitung sichert. Kaphtleutnant Litzow gibt eine interessante Schilderung einer Fahrt im Unterseeboot und illustriert seine Erlebnisse mit einer Reihe farbiger photographischer Aufnahmen. Prinz Friedrich Sigismund von Preußen legt selbst die Entwicklung deutscher mit dem Konstrukteur der österreichischen Taube Erich von Paris über den Kanal nach London und zurück nach Berlin flug, schildert seine Eindrücke auf diesem schönen Flug. Zu einer Fahrt in das melancholische schöne Mauren des Land der Seen und Laubwälder, ladet der Artikel »Mauren, ein Ziel für Automobilisten, ein. Eine sportphotographische Studie bringt Engen Ernst Lwow in dem Artikel: Ursachen und Wirkungen. Eine ganze Reihe großer sportlicher Ereignisse wird eingehend in Wort und Bild geschildert, wie die drei Flugtage von Reims, das Gordon Bennett-Rennen der Flugzeuge und der Freiballons, Hirth im großen Preis von Oberitalien, das erste Flug über Mittelmeer, Stöfflers Rundflug. Die katastrophale Vernichtung des Zeppelins-Luftschiffes »L. 2« wird in ihrer ganzen Tragik vor Augen geführt. Reichhaltig sind auch die technischen Artikel, von denen erwähnt seien: der Motor in der Landwirtschaft, Betriebsstoffe des Diesel-Motors, eine Motorkirche, ein Erschütterungsmesser, Motor und Kamera, Neuheiten und Zubehör, der Pariser Salon. Wichtige

Fingerzeige für exportierende Firmen sind in dem Artikel Südamerika als Absatzgebiet sowie Handelsnachrichten und neue Firmen enthalten. Auch sportgeschichtliche und medizinisch-hygienische Arbeiten sind nicht vergessen worden. In Befolgung des Grundsatzes, wer Vieles bringt, wird jedem etwas bringen, repräsentiert sich die Braunkessels Monatschrift als eine Revue, die das Interesse der weitesten Kreise weckt. Ein kurzer Überblick des Inhaltes zeigt dies am deutlichsten: »Im Unterseeboot durch Ost- und Nordsee«, von Kapitänleutnant F. Lützow (illustriert); »Mein Flugzeug«, von Friedrich Sigismund Prinz von Preußen (illustriert); »Die drei Flugtage von Keims, 204 km Geschwindigkeit im Gordon Bennett-Fliegen« (illustriert); »Ursachen und Wirkungen«, von Eugen Fürst Lwow; »Hirth im großen Preis von Oberitalien (illustriert); »Der Motor in der Landwirtschaft«, von Ingenieur Ernst Trebesius (illustriert); »Paris—London—Berlin, erster Fünfländerflug eines Deutschen«, von Alfred Friedrich (illustriert); »Masuren, ein Ziel für Automobilisten (illustriert); »Der erste Flug übers Mittelmeer« (illustriert); »Ein Luftschiff aus dem Jahre 1834«, von Otto Nirensta (illustriert); »Die Fliegerbraut«, Novelle; »Betriebsstoffe des Diesel-Motors«, »Eine Motor-kirche« (illustriert); »Stoßflugs Rekordflug nach Warschau«, »Ein Erschütterungsmesser«, von Dr. Albert Neuburger (illustriert); »Auto- und andere Sportunfälle durch Epilepsie«, von Dr. Spier; »Der Pariser Salons«, von Ingenieur Walter Isendahl (illustriert); »Bücherschau«, »Das neue Mercedes-Haus in Berlin«, »Motor und Kamera«, »Die Vernichtung des »L. 2« (illustriert); »Südamerika als Absatzgebiet«, »Von Tag zu Tag« (illustriert); Neuheiten und Zubehör, Personalsnachrichten, Handelsnachrichten.

BRIEFKASTEN.

R. v. D. in M. — Die Commission Sportive Aéronautique in Paris entspricht ungefähr der Österreichischen Aéronautischen Kommission. Ihr Generalsekretär ist Comte H. de la Valette.

S. v. E. in L. — Der Erste, dem es gelungen ist, vom Bord eines Kriegsschiffes aus mit einem Aéroplan (Doppeldecker) aufzusteigen und dort auch wieder zu landen, war der Amerikaner Ely. Der erste gute Abflug vom Schiff glückte ihm am 14. November 1910.

»JURIST« in L. — Bezüglich der privatrechtlichen Natur des Lufttraumes wurde auf dem Internationalen luftrechtlichen Kongreß in Frankfurt a. M. am 26. September als Prinzip aufgestellt: 1. Niemand kann sich auf Grund seines Eigentumsrechtes der Fahrt eines Luftfahrzeuges über seinen Grundbesitz widersetzen, sofern dies derart geschieht, daß die Fahrt nicht mit nachweisbaren Unzulänglichkeiten für das Grundeigentum verbunden war. 2. Jeder Mißbrauch des Durchfahrrechtes verpflichtet den Urheber zum Schadenersatz.

ENCYCLOPÉDIE DE L'AVIATION

REVUE MENSUELLE
DES PUBLICATIONS
AÉRONAUTIQUES

✓ Véritable dictionnaire des sciences aéronautiques, cette publication est rigoureusement tenue à jour par un comité d'ingénieurs. Grâce à sa classification alphabétique, on y trouve instantanément la source de tous renseignements, documents, explications, descriptions, méthodes de calcul. ✓

== ABONNEMENT D'UN AN ==
FRANCE : 6 Francs ✓ ÉTRANGER : 7 Francs
== Numéro Specimen franco : 60 centimes ==

LIBRAIRIE AÉRONAUTIQUE
32, rue Madame, Paris

BEZUGSPREISE

der
„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“:

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn 14 Kronen
für Deutschland 12 Mark
für das übrige Ausland 16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die „Wiener Luftschiffer-Zeitung“ bitten wir unter Beischluß des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postsparkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annagasse 8, zu richten.

LA REVUE DE L'AVIATION

DE L'AUTOMOBILE ET DES SPORTS
PUBLICATION MENSUELLE ILLUSTRÉE

5^e ANNÉE.

Paraissant le 1^{er} de chaque mois.

5^e ANNÉE

Le Numéro 75 centimes. ABONNEMENTS: FRANCE, un An 6 francs; ÉTRANGER, un An 8 francs.

DIRECTION-RÉDACTION: 3, Avenue de l'Opéra, 3, PARIS.

TÉLÉPHONE: 251-84.

WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG

Unabhängiges Fachblatt für Luftschifffahrt und Fliegekunst
sowie die dazugehörigen Wissenschaften und Gewerbe.

**Mitteilungen des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes, der
Aëronautischen Kommission u. des k. k. Österreichischen Aëro-Klubs.**

Bezugspreis 14 Kronen jährlich.
Preis der einzelnen Nummer 70 h.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

Erscheint zweimal im Monat.
Verwaltung: Wien, I. St. Annahof.

Manuskripte werden nicht zurückgesendet. — Adresse für Telegramme: „Sportilsilberer Wien“.

Nummer 24

Wien, 15. Dezember 1913.

XII. Jahrgang.

INHALT: An unsere Leser! — Luftfahrprobleme. — Edmond Perreyon †. — Internationale Aëronautische Föderation. — Der Pommary-Pokal. — Der Michelin-Preis. — Todesopfer. — Notizen. — Literatur. — Briefkasten. — Inserate.

Mit 1. Januar 1914 beginnt der dreizehnte Jahrgang unseres Blattes. Wir bitten deshalb diejenigen unserer P. T. Leser, deren Abonnement hiermit abläuft, um baldgefällige Erneuerung desselben, damit in der ferneren Zusendung des Blattes keinerlei Unterbrechung eintritt.



BEZUGSPREISE

der

„WIENER LUFTSCHIFFER-ZEITUNG“:

Ganzjährig mit freier Postversendung:

für Österreich-Ungarn..... 14 Kronen
für Deutschland..... 12 Mark
für das übrige Ausland 16 Kronen

Einzelne Nummern: 70 Heller.

Die Bestellungen auf die „Wiener Luftschiffer-Zeitung“ bitten wir unter Beischluß des Bezugspreises — am einfachsten mittels Postanweisung oder durch die Postsparkasse — direkt an die Verwaltung, Wien, I. Annahof zu richten.

AN DIE LESER!

In Wien und in ganz Österreich besteht derzeit zwischen den Buchdruckereibesitzern und ihren Arbeitern eine große Spannung. Mit 31. Dezember enden die bisher in Kraft stehenden Vereinbarungen über die Höhe der Arbeitslöhne. Nun werden wegen einer Erneuerung dieser Abmachungen schon seit geraumer Zeit Unterhandlungen geführt, die nicht ohne große Reibungen abgehen. Die Gehilfenschaft ist dabei bestrebt, den Forderungen auf bedeutende Lohnerhöhungen durch allerlei Mittel kräftigen Nachdruck zu verleihen, unter denen die sogenannte passive Resistenz obenan steht. Dadurch wird gegenwärtig die gesamte Arbeit außerordentlich verlangsamt. Deshalb haben die Prinzipale, die sich dadurch schwer geschädigt sehen, am letzten Samstag ihrer gesamten Gehilfenschaft gekündigt. Deren Arbeitszeit läuft mit nächsten Samstag, den 20. Dezember, ab. Gelingt es bis dahin nicht, die einander schroff gegenüberstehenden Parteien wieder unter einen Hut zu bringen, wofür sich die Regierung bemüht, so werden die Buchdruckereien in ganz Österreich mit sehr wenigen Ausnahmen geschlossen und so lange gesperrt bleiben, bis eine Einigung mit den Arbeitern erzielt wird.

Wir müssen daher die Leser wegen des reduzierten Umfanges der vorliegenden Nummer um Entschuldigung bitten, ebenso schon für die nächste Nummer und eventuell sogar für eine momentane Unterbrechung im Erscheinen, falls es am 20. zu einer periodischen Sperrung unserer Druckerei käme.

Die Schriftleitung und Verwaltung
der „Wiener Luftschiffer-Zeitung“

Victor Silberer.

LUFTFAHRTPROBLEME.

Die Fortschritte der Luftschiffahrt durchsetzen leider freudige Überraschungen mit ebenso traurigen Erfahrungen. Selten hat ein Unfall so erschütternd gewirkt wie die grauenvolle Vernichtung des Zeppelin-Luftschiffes »L. 2« am 17. Oktober, die in unheimlicher Raschheit dem Untergang des ersten deutschen Marineluftschiffes bei Helgoland folgte, als der Schmerz über dieses Unglück noch frisch, die Wunde noch offen war.

Vor kurzem ist das Ergebnis der amtlichen Untersuchungen über die Ursache der Explosion des »L. 2« bekannt gemacht worden. Darin wird angenommen, ein an der Vorderseite der vorderen Maschinengondel angebrachter Schutzschirm habe in dieser Gondel, offenbar durch Wirbelbildung oder Saugwirkung des Luftzuges, einen luftverdünnten Raum geschaffen. In diesen luftverdünnten Raum sei das an der Unterseite des Ballonkörpers austretende Gas hineingesogen worden und habe sich in der Form eines gefährlichen Gasgemisches (Knallgas) an einem Funken am Motor entzündet. Die Lenkballons sind ja mit Wasserstoff gefüllt und es läßt sich selbst durch die dichtesten Hüllengewebe nicht vermeiden, daß etwas Gas ausströmt. Dieses findet aber sofort in der Luft den nötigen Sauerstoff vor, um im Verein mit ihm das bösartige Gemisch zu geben. Vor Jahren haben Knallgasexplosionen schon zu Unfällen mit Lenkballons geführt, allerdings am Anfang der Entwicklung dieser Fahrzeuge, als sie noch recht unvollkommen waren. Sonderbarerweise lag nun gerade bei dem fortgeschrittensten, raffiniertesten Luftschiff die Gondel mit den Maschinen wieder in unheimlicher Nähe der Gasbehälter, und zwar noch mehr, als dies überhaupt bei der Zeppelin-Type schon der Fall ist.

Gerüchten nach sollen sich verschiedene Herren der Zeppelin-Baugesellschaft selbst gegen die in den Ballonkörper verlegte Anbringung des Laufganges, beziehungsweise die große Nähe der Maschinenanlage ausgesprochen und wegen der Explosionsgefahr gewarnt haben. Namentlich soll Kapitän Glund — der dann unter den 28 Opfern der Katastrophe sich befand — derartige Bedenken geäußert haben. Die amtlichen Feststellungen treten indes diesen Gerüchten mit Bestimmtheit entgegen und bezeichnen sie als »Legendenbildungen«. Es ist hinzuzufügen, daß es ja eigentlich schmeichelt für die Ingenieure der Zeppelin-Baugesellschaft wäre, wenn sie, wie die Legendenbildungen meinten, eine richtige Voraussicht der Gefahren gehabt hätten. Man würde dann wenigstens Boden unter den Füßen fühlen. Die Vorstellung aber, daß der konstruktive Irrtum durch die gemeinsame einhellige Arbeit aller Faktoren zu stande gekommen ist, ist weit weniger tröstlich, denn er legt den Gedanken nahe, daß menschliche Voraussicht und menschliches Urteil im Luftschiffbau gegen die Gefahren vorläufig nicht recht aufzukommen vermögen und daß

Fortschritte nur mit neuen blutigen Opfern zu erkauften sein würden.

Man könnte sich fragen, warum angesichts der Zeppelin-Katastrophen diese Luftschiffe nicht schon aufgegeben worden sind und nicht zum Beispiel statt ihrer mehr Flugmaschinen für die deutsche Marine erworben werden. Dem müssen nun wieder — abgesehen von dem deutschen Zeppelin-Enthusiasmus — die möglichen Leistungen entgegengehalten werden, das heißt jene Leistungen, die unter Umständen, wenn alles gut geht, möglich sind. Wird dieser schwerwiegende Vorbehalt gemacht, so hat man es in der Hand, mit glänzenden Aussichten zu operieren. Korvettenkapitän Graf Bernstorff gab vor einiger Zeit für Marinezwecke auf rechnerischer Basis den Lenkballons den Vorzug vor den Flugzeugen, weil sie einen größeren Aktionsradius haben und mehr tragen können. Ein Ballonluftschiff von 60 km stündlicher Leistung und bei 40 Stunden Luftdauer hat bereits einen Aktionsradius von 1200 km, während eine Flugmaschine von 130 km Stundenleistung bei — hoch gerechnet — vier Stunden Dauervermögen nur 300 km Aktionsradius besitzt, also den vierten Teil. Dazu kommt die größere Ermüdung der Insassen des Flugzeuges, die stärkere körperliche und geistige Inanspruchnahme der Flieger, von der auch die (bei militärischen Aufgaben so wichtigen) Beobachter nicht ausgeschlossen sind. Diese Inanspruchnahme, bedingt aber, wieder, eine geringere Sicherheit in der Beobachtung, also wohl auch Ungenauigkeit der Meldung. Was übrigens den Aktionsradius der Flugmaschinen betrifft, scheint er in letzterer Zeit denn doch erheblich zu wachsen: es hieße unvorsichtig prophезieren, wollte man so ohneweiters den Flugzeugen die Aussicht absprechen, jemals mit den Motorballons in ernste Konkurrenz zu treten. Wie unsicher die Motorballons ihrerseits sind, hat man ja nur zu deutlich gesehen.

Das Beobachten über dem Meer hätte nach dem genannten Autor in 3000 m zu geschehen, wo ein Luftschiff vor Schüssen sicher sei. Die Sichtweite beträgt in dieser Höhe bei klarem Wetter 114 Seemeilen (211 km) und bei 2000 m immer noch 93 Seemeilen (172 km), umspannt also ein ungeheures Gebiet, das zu durchlaufen selbst das schnellste Torpedoboot 3—4 Stunden nötig hat.

Die erwähnte Höhe ist natürlich ebensowohl von Flugzeugen als von Luftballons zu erreichen. Ein mit der Zeit wahrscheinlich behebbarer Nachteil des ersteren ist die Abhängigkeit von den Launen eines einzelnen Motors; das hat schon öfter großen Fliegern bange Augenblicke verursacht. In einer der gefährlichsten Situationen, die denkbar sind, wurde einst Gilbert von einer Motorpanne überrascht: mitten über den Pyrenäen, damals, als er von Paris ohne Zwischenlandung nach Vittoria in Spanien flog. In 2000 m Höhe setzte der Motor aus. Es galt, sofort die Ursache zu entdecken. Zum Glück fiel dem Flieger Bensein-geruch auf und er dachte: der Motor hat zu viel

Benzin. »Da ich seit Paris fliege,« so überlegt er, »wird mein Motor nicht aus dem ersten Behälter, der bereits leer sein muß, sondern aus dem zweiten gespeist. Da ich den Verbindungsbahn offen gelassen habe, wird der Luftdruck im zweiten Behälter stark sein, und deshalb fließt dem Motor zu viel Benzin zu.« Er drehte rasch den Hahn ab und wartete einige Sekunden. Bange Sekunden, in denen des Fliegers ganzes Leben vor seiner Seele vorüberzog. Das Ohr gespitzt, die Nerven gespannt, die Augen in das Dunkel der Wolken versenkt, die den Ausblick verschleierten, saß er da und wartete. Da — Triumph! Der Motor fängt an zu arbeiten, erst zögernd, dann kräftiger, regelmäßiger, bis er seinen gewohnten Takt aufnimmt. Gilbert war gerettet. — Dieser absoluten Abhängigkeit von einem Motor kann, wie ich schon einmal ausführte, durch Vermehrung der Motoren gesteuert werden.

Innig mit der eigentlich ungelösten Luftschifffrage hängt die ebenso ungelöste Hallenfrage zusammen. Für Flugmaschinen steht ja die Sache einfach; nicht aber für die so viel größeren, unhandlicheren Lenkballons. Bemerkenswert ist, daß nach Ansicht von Fachleuten trotz der vielen neueren Projekte und Versuche immer noch die älteste Zeppelin-Halle, nämlich die schwimmende Halle auf dem Bodensee, als die beste anzusehen ist. Die Halle liegt vor einem Anker, so daß sie sich stets selbständig nach der Windrichtung einstellt. Die Lage in der Windrichtung ist wichtig. Ist doch ein Zeppelin-Ballon beim Herausbringen aus einer Halle durch Seitenwind zerknickt worden. Die bisher gemachten Vorschläge, eine feststehende, auf Schwimmern drehbare, runde oder aufklappbare Halle zu bauen, werden von einem Autor der »Bauwelt« samt und sonders als unzureichend bezeichnet. Als beste Lösung wird für einen »Luftschiffhafen« eine ganze Gruppe von verschiedenen gerichteten Hallen vorgeschlagen. Die Anlage dürfte nicht wenig kostspielig sein.

Ein Seitenstück zu dem vorhin erwähnten Abenteuer Gilberts bildete ein Erlebnis von Bielowic, das er als das aufregendste bezeichnete, das er je erlebt. Als er einmal einen gemächlichen Flug über Flachland machte und die Marne überquerte, sah er in einem Fischerboot Lente, die ihm heftige Zeichen machten. Er glaubte anfangs, sie winkten ihm nur zu, aber im nächsten Augenblick stand sein Apparat senkrecht und er sauste pfeilgeschwind in die Tiefe. »Sturzflug à la Pégonde« würde man heute sagen. Was da los gewesen ist, weiß Bielowic nicht anzugeben, aber sicher ist, daß er, wie er erzählt, beinahe die Besinnung verlor. Es gelang ihm zum Glück, den Apparat wieder aufzurichten. Vielleicht haben die von Pégonde inaugurierten fast akrobatischen Vorführungen das Gute, zur Vervollkommnung der persönlichen Flugkunst anzuregen und das Selbstvertrauen der Piloten für solche Situationen zu stärken, die ehemals als hoffnungslos galten.

Herbert Silberer.

EDMOND PERREYON †.

Der Chefpilot der Firma Louis Blériot, der ausgezeichnete und berühmte französische Aviatiker Edmond Perreyon, hat am 25. November in Buc den Fliegertod erlitten.

Perreyon erprobte an dem genannten Tage auf dem Blériot-Flugfelde einen neuen, von der hergebrachten Konstruktion der Blériot-Eindecker wesentlich abweichenden Apparat, der in erster Linie dem Piloten, beziehungsweise dem Beobachter den Ausblick auf das Gelände ermöglichen sollte. Auch war dieser Apparat mit Rücksicht auf die militärische Verwendbarkeit besonders groß und schwer. Pilot und Fluggast saßen auf dem Kopf der Flugmaschine, während der Motor fast in der Mitte des Bootkörpers angeordnet und die Schraube hinten gelagert ist. Das Schwanzsteuer fällt ebenfalls besonders kräftig aus und selbstverständlich ist bei diesem von der herkömmlichen Konstruktion so abweichenden Apparat auch die Steuerung grandverschieden.

Perreyon, der den Probeflug ohne Passagier machte, scheint, als er sich in 40 m Höhe über dem Erdboden befand, versucht zu haben, den just abwärts strebenden Apparat rasch aufzurichten und hat dabei wohl einen Fehler in der Betätigung der Steuerungsorgane begangen. Nichtsdestoweniger ist anzunehmen, daß er mit einer harten Landung davongekommen wäre, wenn nicht eines der Laufräder in eine Erdfurche geraten wäre. Der Apparat überschlug sich und der Führer wurde durch den Motor von 100 H. P. erdrückt. In stark verstümmeltem Zustand wurde Perreyons Leiche unter den Trümmern des Apparates hervorgezogen.

Der Unfall hat Ähnlichkeit mit dem traurigen Ende des Hauptmannes Ferber. Auch dieser geriet, wie man sich erinnern wird, mit seinem Apparat unglückseligerweise in eine Furche.

Edmond Perreyon wurde am 14. Juli 1889 in Paris geboren. Er wurde Bronzearbeiter und war 28 Jahre alt, als ihn mit einem Male das Fliegenberuf ergriff, so daß er seinen Beruf aufgab und sich ganz der »Aviation« wandte. Am 27. November 1910, also genau vor drei Jahren, erwarb er das Fliegerdiplom auf einem Goupy-Doppeldecker und 1911 trat er bei Blériot ein, der ihn bald schätzen lernte, so daß Perreyon sein Chefpilot wurde.

Seither nahm Edmond Perreyon an vielen großen Flugveranstaltungen mit Erfolg teil. Auch den Wienern ist Perreyon wohl bekannt. Beim letzten Flugmeeting in Aspern erregte sein Kampf gegen Illner, der ihm den Höhenrekord streitig machte, allgemeines Aufsehen. Der Franzose gewann den Preis des Kriegsministeriums und stand mit einer Gewinnsumme von 31.000 K. unter allen Konkurrenten an erster Stelle. Mit Recht galt Perreyon als einer der kühnsten Piloten Frankreichs. Die größten Triumphe feierte er als Höhengieger. Er hielt den Höhenweltrekord im Einzelflug mit 5920 m. Er vollbrachte diese Leistung auf dem Flugfelde von Buc am 11. März 1913. Auch den Höhenweltrekord im Flug mit einem Passagier brachte er am 3. Juni 1913, kurz vor seiner Abreise nach Wien, mit einer Höhe von 4960 m an sich. Mit seinem Flug Turin—Rom über den Apennin hatte der Pilot eine Höchstleistung für Überlandflüge mit Passagier geschaffen.

Der Hingang des nicht nur tüchtigen, sondern auch sympathischen Piloten wird sehr betrauert.

INTERNATIONALE AÉRONAUTISCHE FÉDÉRATION.

Der Vorstand der Fédération Aéronautique Internationale hält am 15. Dezember in Paris eine Sitzung ab zur Stellungnahme zu den Verbotsszonen.

Der desiderierte Standpunkt der beiden stärksten Nationen der Fédération, Frankreich und Deutschland, ist der, daß der Luftverkehr tauchlichst erleichtert und nicht erschwert werden soll.

Der Deutsche Luftschiffer-Verband stützt, wie man meldet, seine Stellungnahme auf das Argument, daß mit

dem Verbot gewisser Zonen dem Interesse der Landesverteidigung nicht völlig gedient sein wird, denn ein zur Ausübung von Spionage ausgeschicktes Flugzeug wird keineswegs, zumal bei den in der Nähe der Landesgrenzen liegenden Verbotszonen, nach Ausübung seiner Spionagefähigkeit in das Nachbarland fliegen und dort landen, sondern einfach wieder zum Ausgangspunkt zurückkehren. Infolgedessen wird mit den verbotenen Zonen die Spionagemöglichkeit nicht unterbunden, wohl aber der Luftverkehr in außerordentlicher Weise geschädigt. Hierzu kommt noch, daß bei größerer Höhe von unten nicht entchieden werden kann, ob es sich um ein feindliches oder ein einheimisches Flugzeug handelt.

Dem Standpunkt der beiden führenden Länder schließen sich gewiß auch die übrigen Nationen an.

DER POMMERY-POKAL.

Die französische Luftliga sowie die Sportkommission des Aéro-Club de France beschäftigen sich bereits mit den Bestimmungen für den Pommery-Wettbewerb 1914, 1915 und 1916. Der Pommery-Pokal wird nicht mehr an den Sonnenauf- und -untergang eines Tages gebunden sein, sondern sich 1914 über zwei Tage erstrecken.

Mit Rücksicht auf die bei Nachtflügen in Deutschland vorgekommenen Unfälle glaubte man zuerst, Nachtflüge untersagen zu sollen. Neuestens wird jedoch gemeldet, daß sie doch zugelassen werden. Die Aviatiker haben somit 48 Stunden Zeit, um in gerader Strecke die höchstmögliche Entfernung zurückzulegen.

Die Chambre Syndicale der französischen Flugzeug-industriellen nahm in ihrer letzten Beratung den Standpunkt ein, daß man mit Nachtflügen noch zu wenig Erfahrungen gemacht habe, als daß man die Flieger dazu anhalten solle, ihre Apparate und ihr Leben in der Dunkelheit aufs Spiel zu setzen. Auf Veranlassung der Luftliga sollen demnach jetzt systematische Vorversuche mit Nachtflügen in Frankreich vorgenommen werden. Vor allem sollen die Flugfelder ständig beleuchtet und zu diesem Zweck Versuche mit verschiedenen Beleuchtungs-vorrichtungen gemacht werden.

DER MICHELIN-PREIS.

Emanuel Hélen hat Fourny geschlagen, und jetzt nimmt ihm niemand mehr den Michelin-Pokal 1913 weg. Er hat richtig die ungeheure Ausdauer gehabt, auch acht vergeblichen Flugtagen noch so oft seine fünf Runden oder 583 km zu absolvieren, daß er die stattliche Ziffer von Fourny, nämlich 15.999,2 km überbot.

Am 23. Oktober begann Hélen in Etampes seine täglichen Flüge. Am achten Tage hatte er das Malheur, vor Beendigung der Runden den Boden zu berühren, so daß die bisherige Leistung ungültig wurde. Er arbeitete aber Tag für Tag fleißig weiter, legte vom 31. Oktober an regelmäßig seine 533 km (einmal 539,6 km) zurück und überbot so am 29. November die Leistung seines Vorgängers Fourny. Hélen erreichte nämlich auf diesem Tage 16.096,6 km. Zahlreiche Freunde fanden sich in Etampes ein und bereiteten dem uermüdeten Piloten eine kleine Feier.

Die Zuerkennung des Preises verzögert sich nun dadurch, daß zwei Proteste eingebracht wurden. Der erste stammt von Fourny, der jetzt behauptet, daß Hélen ihn nicht überboten habe. Hélen hat eine Rundstrecke von 106,6 km 15mal zurückgelegt. Wie bisher angenommen wurde, betrug die von Fourny abgeflogene Rundstrecke 101,2 km. Fourny behauptet jetzt, daß seine Rundstrecke viel länger sei und daß er ungefähr 200 km mehr als Hélen durchflogen habe. Die zweite Reklamation, die von Hélen eingereicht worden ist, richtet sich gegen Fourny und gegen einen Kommissär des Aéro-Klubs, der mehrfach den Schuppen Fournys vor Sonnenaufgang ge-

öffnet haben soll, so daß an der Maschine vor der vorgeschriebenen Stunde Reparaturen vorgenommen wurden, was nach der Ausschreibung verboten ist.

Im Jahre 1914 wird der Wettbewerb um den Michelin-Pokal nicht mehr an eine Rundstrecke gebunden sein, sondern durch ganz Frankreich gehen und eine Strecke von 3000 km umfassen, die eventuell in einem Tage zurückzulegen sind. In diesem Falle können die Konkurrenten auch nachts fliegen. Sie müssen mindestens 20 Stunden in der Luft bleiben, um bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 150 km in der Stunde die vorgeschriebene Distanz abfliegen zu können.

Sehen kommt die Meldung, daß die Commission Sportive des Aéro-Club de France am 5. Dezember einen Teil der Reklamationen erledigt hat. Der Protest Hélen gegen Fourny, daß diesem vor Sonnenaufgang der Schuppen geöffnet und Reparaturen an seiner Maschine vorgenommen worden seien, wurde zurückgewiesen, da Zeugen bekundet haben, daß niemals vor der festgesetzten Stunde irgend welche Vorrichtungen an der Maschine erledigt wurden.

Ferner ist eine genaue Nachmessung der Distanzen vorgenommen worden. Sie hat ergeben, daß die von Fourny begünstigte Strecke Etampes Gidy nicht größer ist, als der Aéro-Club rechnete. Dagegen hat der Geometer festgestellt, daß die von Hélen abgeflogene Strecke länger ist als angenommen wurde und daß Hélen insgesamt 130 km mehr zurückgelegt hat als Fourny.

Die Entscheidung dürfte somit bald zu gunsten von Hélen ausgesprochen werden.

TODESOPFER.

Am 25. November kam der berühmte Perreyou durch Absturz um Leben, worüber an anderer Stelle das ~~Motiv~~ ^{Verfahren} berichtet wurde.

Am 26. November stürzten und verbrannten zwei französische Militärflieger. Augenzeugen des schrecklichen Unfalles bemerkten um drei Uhr nachmittags oberhalb des Dorfes Bethon, 50 km von Epervay, einen Zweidecker, der sich zur Landung anschickte. Ein in der Nähe befindlicher Jäger, der den Aéroplan zunächst nicht sah, hörte einen dumpfen Fall. Zwei Minuten später erfolgte eine heftige Explosion. Ein Jäger eilte sofort nach der Unglücksstätte, einem ausgetrockneten Sumpf, wo er mit Hilfe eines Bauern zunächst den Brand des Aéroplans löschte. Nach großen Anstrengungen konnten beide die unter dem Motor begrabenen Leichen befreien. Beim Piloten war das Gesicht unter dem Schutzhelm unversehrt, die übrigen Körperteile aber zermalmt oder verbrannt. Unter den Trümmern fanden sie den Dolman eines Artillerieoffiziers. Die zweite Leiche war vollständig entstellt. Die Identität der Flieger konnte somit nicht gleich festgestellt werden. Man hat nachher ermittelt, daß es sich um den Artillerieleutnant Briault und den Sappeur Brioullart handelt. Briault, der erst vor kurzem das Pilotenzeugnis erworben hat, kam mit seinem Begleiter aus Saint Cyr und wollte Reims auf dem Luftwege erreichen.

Am 2. Dezember kam der englische Kapitän Wildmann Lushington mit einem Maurice Farman Zweidecker bei Eastchurch aus geringer Höhe zum Sturz und blieb mit gehrochenem Genick tot liegen. Sein Passagier Kapitän Fawcett erlitt nur geringfügige Verletzungen. Lushington hatte drei Tage vorher mit dem Marineminister Churchill auf Bord eines Flug ausgeführt.

Am 9. Dezember erlitt der Franzose Maurice Letort auf einem Bewerbungsfuge um das Kriterium des französischen Aéro-Clubs den Tod. Er wollte mit seinem Farman-Doppeldecker ohne Zwischenlandung von Paris nach Bordeaux und zurück fliegen. Bei einer Landung in der Nähe von Barbeseux überschlug sich der Apparat. Letort starb nach kurzer Zeit. Er war erst 24 Jahre alt. Letort hielt eine Zeitlang alle Schnelligkeitsweltrekorde zwischen 50 und 200 km. Im Wettbewerb um den Pommery-Pokal legte er mit dem Fluge Paris—Danzig an einem Tage 1800 km zurück.

NOTIZEN.

DAS 600. PILOTENZEUGNIS hat unlängst der Deutsche Luftfahrer-Verband ausgestellt.

FÜR LENKBALLONS schreibt der Aéro Club de France eine Geschwindigkeitskonkurrenz aus.

IN BUKAREST führte Pégoud am 29. November einen Schaufung aus. Er wurde großartig gefeiert.

NUR 250 KILO wiegt der neueste Aéroplan der Firma Ponnier, der sogenannte Kavallerie-Eindecker.

DAS DEPERDUSSIN-ÄERODROM von Reims soll vom französischen Militärärar um 700.000 Francs angekauft worden sein.

AM 24. JANUAR finden in Wien der Österreichische Luftschiffertag und die Generalversammlung des k. k. Österreichischen Aéro-Klubs statt.

ZU DEN NILQUELLEN will der französische Flieger Pourpre von Kairo aus im Aéroplan vordringen. Er hat sich bereits nach Ägypten begeben.

IN LOS ANGELES versuchte der amerikanische Aviatiker Beachy à la Pégoud zu fliegen und hatte damit Erfolg. Insbesondere gelang es ihm auch, verkehrt zu fliegen.

EINEN DEUTSCHEN HÖHENREKORD ersielte am 26. November der Flieger Max Schöller mit Kapitänleutnant Littman in Jobannsthal. Er erreichte eine Höhe von 3800 m.

AUS MOSTAR meldet man utern 29. November: Zur Aufsuchung eines bei Reakgora im Gebirg abgestürzten fremden Aéroplans sind fünf Kompagnien Infanterie und Gendarmen abgegangen.

FRAÜLEIN POINCARÉ, die Tochter des Präsidenten der französischen Republik, hat am 23. November von Paris aus eine Ballonfahrt mitgemacht, die elf Stunden dauerte und in den französischen Jura führte.

SCHWER VERUNGLÜCKT ist am 9. Dezember bei Leipzig der Flieger der Deutschen Flugschule Schützmeister. Sein Apparat überschlug sich, der Aviatiker wurde herangeschleudert und in hoffnungslosem Zustand in das Krankenhaus gebracht.

•WARNEDE STIMMEN in Bezug auf Zeppelin-Ballons, herausgegeben von Victor Silberer, ist der Titel einer Flugschrift, die soeben im Kommissionsverlag der Hofbuchhandlung L. W. Seidel & Sohn in Wien erschienen ist.

BEI SELBY in der englischen Grafschaft Ouse errichtet die Firma Armstrong, Whitworth & Co. große Werkstätten für den Bau von Luftschiffen, Flugszeugen und Wasserflugzeugen. Der Bau eines großen starren Luftschiffes soll dort noch in diesem Jahre begonnen werden.

IN DRESDEN ist ein Flugplatz entstanden, von dem es hieß, er werde gewissermaßen die militärische Luftfahrtschule Deutschlands bilden. Wie man uns mitteilt, ist diese Erwartung unbegründet. Schon der Größe nach könne dieser Flugplatz keine so hervorragende Stellung beanspruchen.

EINEN STEIGREKORD schuf Bielovancic mit dem neuen Kavallerie-Eindecker der französischen Firma Ponnier, indem er in 2 Minuten 30 Sekunden 1000 m Höhe erreichte. Der Aufstieg betrug 29 m. Das leer 250 kg wiegende Flugszeug trug 160 kg Nutzlast.

PÉGOD geht daran, seine Sturzflüge mit einem Passagier auszuführen. Am 9. Dezember machte er auf dem Flugfeld von Bnc den ersten Versuch mit einem zweisitzigen Apparat, auf dem der Passagier durch einen 70 kg schweren Sandsack markiert war. Er vollendete in 400 m Höhe sechs Schleifen.

EIN POSTDIENST von Aéroplanen zwischen Paris und Nizza ist seit einiger Zeit im Betrieb. Bisher ist alles ohne Unfall abgelaufen. Die Flieger verlassen

Paris am 8 Uhr früh und treffen in Nizza um 5 Uhr nachmittags ein, womit gegen die Eisenbahnbeförderung eine Zeitersparnis von zwanzig Stunden erzielt wird.

IN HENDON bei London fand am 22. November eine Überlandkonkurrenz statt. Es war vom Aéroclub zum Britanny Hill und zurück zu fliegen. Sieger wurde der Franzose Louis Noel, der auf einem Miniaturapparat, einem 80pferdigen Graham-White-Aéroplan, die 16 Meilen (29,4 km) der Strecke in 24 Minuten 55 Sekunden zu rücklegte.

EIN WASSERFLUGMEETING wird im Sommer 1914 an der atlantischen Küste Frankreichs (vermutlich von Dänkirchen bis Biarritz) stattfinden. Der Aéro Club de France bearbeitet gegenwärtig den Plan dieser Wasserflugzeugprüfung. Gemäß dem von der Syndikatskammer der Flugszeugindustrie ausgesprochenen Wunsche hat der Aéro-Club dieser Gesellschaft das Projekt unterbreitet.

IN ALDERSHOT in England wurden am 27. November von Generalstabsoffizieren Versuche mit dem neuen Aéroplan-Schnellfeuergeschütz (System Lewis-Beigien) angestellt. Ein Offizier namens Stellingwer stieg mit einem Flugszeug auf und brachte aus einer Höhe von 120 m bei einer Flugschwindigkeit von etwa 80 km elf Kugeln mit 20 abgegebenen Schüssen in eine Schelbe von 2-70 m Durchmesser.

ALS WELTREKORD wurde neustens der Deuening des deutschen Ingenieurs R. Gsell bestätigt, welcher mit drei Passagieren 8 Stunden 11 Minuten 14 Sekunden lang flog. Ebenso die Dauerleistung des Piloten Schirrmaster, geflogen am 12. November in Friedrichshofen mit zwei Passagieren 6 Stunden 16 Minuten 30 Sekunden.

BONNIER, dessen Orientreise nur langsam vor sich geht, flog am 22. November in Begleitung seines Mechanikers von Arab über die Karpathen nach Krajowa. Dieser Flug war eine der bedeutendsten Etappen seiner schönen Reise. Er hielt sich zeitweise in 8000 m Höhe. In Krajowa wurde seine Maschine bei der Landung beschädigt. Sie wurde repariert und Bonnier flog nach Konstantinopel.

EINE TÜRKIN flog am 4. Dezember in einem Aéroplan über Konstantinopel. Die erste mohammedanische Fliegerin heißt Balkis Schekfat Haann und ist ein Mitglied des türkischen Velerles für die Verteidigung der Franenrechte. Sie warf aus der Höhe Proklamationen herab, in denen die osmanischen Damen angefordert werden, sich an den Sammlungen für den Ankauf eines militärischen Aéroplans zu beteiligen.

PURZELBAUMFLÜGE à la Pégoud, jedoch mit einem Passagier, führte Roland Garros am 26. November in Villacoublay aus. Sein Begleiter war der gleichfalls bekannte Flugschiffpilot Tabuteau. Roland Garros benutzte einen Morane-Eindecker. Er führte nicht nur die gewagtesten Schleifen und Pirouetten, sondern auch den Kehrtflug aus. Nur das Looping der Loop unternahm er vorläufig noch nicht mit dem Passagier. Allein hat er es schon so stande gebracht.

VÉDRINES ist auf seiner Levantefahrt am 1. Dezember in Belgrad, am 3. in Sofia, am 5. in Konstantinopel angelangt. Er erzählte, in Peterwardein beschossen worden zu sein. Erhebungen ergaben, wie man meldet, daß an dem Tage, da Védrines Peterwardein passierte, von der Festung überhaupt kein Schuß abgefeuert worden ist. Védrines sucht eben auf alle mögliche Art sich interessant zu machen. Er kaßerte, er wolle im Verlauf der Reise entweder an den Tsades in Afrika oder über Ceylon und über den malayischen Archipel nach Australien fliegen.

AUS PARIS meldet man das Gerücht, die aeronautische Direktion des französischen Heeres hätte den Beschluß gefaßt, einer Anzahl von bestimmten Firmen, darunter einigen der ältesten französischen Aéroplanfirmen, keine Bestellungen mehr zu überweisen. Diese Entscheidung, die mit der beabsichtigten Vereinheitlichung der Flugszeuggeschwader zusammenhängen

dürfte, würde für die Firmen fast den Ruin bedeuten. Die Syndikatskammer der Luftschiffahrtsindustrien hat daher beschlossen, bei der Regierung Einspruch zu erheben.

ZU DEN MANÖVERN des 6. französischen Armeekorps in Châlons schreibt General Maitrot eine die Flugfahrzeuge betreffende Kritik. Er tadelt darin insbesondere, daß Flugzeuge und Luftschiffe zu tief geflogen sind und schließt damit, daß der Wert aller Luftfahrzeuge im letzten Manöver nicht besonders groß gewesen sei, weil die Beobachter die von dem unebenen Gelände verborgenen Truppen nicht hätten entdecken können. Man habe immer geglaubt, die Kavallerie würde bei Verwendung von Flugzeugen überflüssig werden, das sei aber keineswegs der Fall.

DER ROMANOFF-Preis wird demjenigen russischen Aviatiker zuerkannt, der vor dem 31. Dezember die Strecke St. Petersburg—Moskau—St. Petersburg in der kürzesten Zeit zurücklegt. Die Versuche gelaufen, wenn sie innerhalb 48 Stunden beendet werden. Die Strecke beträgt hin und zurück 1280 km. Bisher ist es keinem Konkurrenten gelungen, die Bedingung zu erfüllen, aber Wassilief ist ihnen unlängst überaus nahegekommen. Er bewältigte nämlich die Strecke in 50 Stunden. Die Verspätung wurde durch die Beschädigung des Fahrgestells bei einer Zwischenlandung verursacht.

DER FEMINA-Pokal, ein Wanderpreis für Aviatikerinnen, ist von Mme. Pallier gewonnen worden. Im Jahre 1912 eroberte Hélène Dutrieu den Preis, indem sie in Etampes 264:18 km flog. Jetzt ist diese Leistung durch Mme. Pallier überboten worden, welche in Châlons am 10. November auf einem Astra-Nieuport-Apparat 280 km in 3 Stunden 40 Minuten zurücklegte. Am 25. November trat Baronin de Laroche zu Montmarnon in die Schranken, um den Femina-Preis zu erobern. Baronin de Laroche überbot die Leistung von Mme. Pallier wesentlich, denn sie bewältigte 325:5 km. Die erfolgreiche Fliegerin benutzte einen Farman-Apparat.

FÜR RUSSLAND werden, wie man meldet, 400 neue Aeroplane bestellt, und zwar lauter Deperdussin-Eindecker. Die Vergabe dieses Auftrages erfolgt vom Kriegsministerium an vier Fabriken, von denen drei einheimische je 120 Flugzeuge und eine englische Firma mit einer Filiale in Rußland 40 Apparate in Auftrag erhalten. Der Preis für das Flugzeug stellt sich auf rund 2400 Kronen. Die Motoren werden sämtlich von einer russischen Firma geliefert. Über die Beschaffung von Lenkballons sind eudgütliche Entschlüsse noch nicht gefaßt; in nächster Zeit werden zwei von russischen Firmen erbaute Luftschiffe übernommen werden.

IN JOHANNISTHAL auf dem Berliner Flugplatz wurde im Laufe des Monats November an 28 Tagen geflogen und dabei wurden von 192 Fliegern Flüge ausgeführt. Außerdem machten 11 Flieger Versuche. Die größte Gesamtflugzeit hatte Hans (Luft-Verkehrsgesellschaft) mit 26:01:00. Die meisten Anflüge machte Reiterer auf Erich-Taube mit 414 Flügen. Die Gesamtzahl der Flüge betrug 4325, die Gesamtdauer 450:33:00. Die Pilotenprüfung bestanden 17, die Feldpilotenprüfung 16 Flieger. Überlandflüge vom Flugplatz wurden 25 ausgeführt. Es ereigneten sich sechs neuere Versuche Flugzeugbeschädigungen, so daß ein Prozentsatz von $\frac{14}{100}$ zu verzeichnen ist.

DIE ALUMINIUMTRÜMMER des zerstörten deutschen Reichsmarienluftschiffes »L. 2« sind zum Teil zu gauten der Hinterbliebenen der bei dem Untergang des Luftkreuzers Verunglückten zu Gedenkplaketten verarbeitet worden, die im Relief das Luftschiff über dem Meere darstellen und mit einer Widmung versehen sind. Der größte Teil des Reingewinnes wird an die Hinterbliebenen abgeführt. Hersteller der Plakette ist die Berlin-Mariendorfer Aluminiumgießerei Karl Schmotter, die das Material von dem Hüttenwerk J. F. Ginsberg in Niederschönewalde erwarb. Die Aluminiumtrümmer wurden unter Aufsicht des Reichsmarieneamtes eingeschmolzen.

BEI BRIGHTON in England wurde kürzlich ein Versuch mit einem neuartigen, von Ingenieur Gordon England gebauten Flugzeug gemacht, von dem man Wunder der Stabilität erwartete. Die Eigenschaften der Konstruktion wurden wie Geheimnisse behandelt. Nur eine Anzahl von Fachleuten war in die Plätze eingeweiht worden. Der Apparat kam nur bis zu einer Höhe von 50 m und stürzte dann ab. Glücklicherweise fiel der Konstrukteur und Pilot des Apparates, Gordon England, in die Drähte einer Telegraphenleitung, wodurch der Sturz gebremst wurde. Der Apparat selbst glug völlig in Trümmer, während der Insasse mit leichten Verletzungen davonkam.

MIT KNAPPER NOT entkamen am 29. November zwei französische Flieger dem Verbrenungstode. In der Nähe des Marine-Aérodroms von Fréjus an der französischen Riviera führte Schiffsleutnant de Lescailie auf einem Nieuport-Eindecker Übungsfüge aus. Der Apparat zog etwa 100 m vom Ufer dahin, als, wohl infolge eines Flammenrückschlages in den Vergaser, der Apparat Feuer fing. Der Offizier und sein Mechaniker, der Matrose Grail, sprangen ins Meer und wurden unverletzt von einem Motorboot aufgefischt. Das Wasserflugzeug, das sich noch eine kleine Weile nach dem Absprung breuend in der Luft hielt, stürzte dann ins Meer und wurde gänzlich zerstört.

DIE GEFAHRLICHKEIT der schnellen Reunflugzeuge hat sich am 30. November auf dem Lagerfeld von Chalons deutlich gezeigt. Der Aviatiker Emile Vadrines, ein Bruder von Jules Vadrines, wollte auf einem 1900erfigen Ponnier-Eindecker die Fliegerkords überstreifen, die Provost, der Sieger des Gordon-Bennett-Wettfluges, jüngst aufstellte. Infolge eines Motordefektes, der sich durch einen Flammenrückschlag in den Vergaser ergab, mußte der Flieger bei einer Geschwindigkeit von fast 200 km in der Stunde die Landung vollziehen. Der Apparat zerbrach und wurde zerstört. Vadrines erlitt glücklicherweise nur leichte Verletzungen. Das Flugzeug wurde von den Flammen völlig zerstört.

DER ENGLÄNDER HUCKS hat, wie schon mitgeteilt, in Buc unter Biéris Leitung die Kunststücke von Pégoud nachgemacht. Er führte dann diese Kunststücke auch in Heaton dem englischen Publikum vor, und zwar zum ersten Male am 26. November. Es herrschte schlechtes Wetter; Wolken und Nebel behinderten die Ansicht. Die Gesamtdauer des Fluges, während dessen er die Schleifen ausführte, betrug sechs Minuten. Die drei letzten Schleifen dauerten 20 Sekunden. Hucks erklärte, daß er während der drei ersten Schleifen des dichten Nebels wegen selbst seine Lage nicht mehr erkennen konnte und daß er nur aus dem starken Druck der Riemen, mit denen er an dem Apparat befestigt war, merkte, wann er mit dem Kopf nach unten flog.

ROLAND GARROS ahmt bekanntlich schon Pégoud in seinen kühnsten Parzellbäumen nach. Über seinen ersten diesbezüglichen Versuch wird noch berichtet: Roland Garros hatte in Buc den Flügen von Hanouille und Hucks beigezogen und beschlossen, diese Flüge ebenfalls auszuführen. Am 19. November hat er auf dem Flugplatz von Villacoublay mit seinem Morane-Saulnier-Eindecker, demselben Apparat, mit dem er seinerzeit das Mittelmeer überflog, Sturz- und Looping-Flüge gezeigt. Die Ausführung des ersten Versuches ergab eine unregelmäßige Schleife, da der Benzin- und Ölbehälter des Apparates zu sehr belastet waren. Die Maschine rutschte seitlich ab, Garros konnte sie aber beim Absturz wieder aufrichten. Bei einem zweiten Anfluge führte er dann zweimal hintereinander den Looping die Loop in tadelloser Weise aus.

DER REICHS-FLUGVEREIN in Berlin hielt am 28. November unter dem Vorsitz seines Präsidenten, Professor Dr. Major von Parseval, eine außerordentliche Generalversammlung ab. Es wurde Neuwahlen in den Vorstand vorgenommen, da einige Herren ihre Ämter niedergelegt hatten. Es wurde Professor Dr. Reissner zum ersten Vorsitzenden gewählt, Dr. Fritz Huth zum ersten,

Patentanwalt Apits zum zweiten Schriftführer, Ingenieur V. Foremann zum Beisitzer. Professor Dr. von Parseval erstattete hierauf Bericht über den Luftfahrertag in Leipzig. Der Reichs-Fliegerverein wolle aus der Gruppe I aus- und in die Gruppe V der Verbandsvereine (unterstützende Vereine) eintreten. Diesen Übertritt wolle der Deutsche Luftfahrer-Verband aber nur gestatten, wenn der Reichs-Fliegerverein seinen Namen ändere. Die Versammlung beschloß einstimmig, auf eine Namensänderung nicht einzugehen.

CHANTELOUP ahmt mit einem Caudron-Apparat Pégoud nach. Am 23. November führte er seine Kunstflüge zum ersten Male einem großen Publikum in Juvisy vor. Das Wetter war so wenig einladend wie möglich. Dennoch strömte viel Publikum nach Juvisy und kam auch auf seine Kosten. Trotz eines Windes von 18 Sekundenmetern Stärke stieg der Flieger schnell auf 300 m, überschlug sich seitlich auf einem Flügel und flog eine Minute lang mit dem Kopf abwärts. Er richtete seinen Apparat dann seitlich wieder auf, stieg auf 600 m Höhe und führte einen fast senkrechten Abstieg aus, indem er die Maschine erst 80 m über dem Boden abfiel. Wieder zu größerer Höhe aufsteigend, beschrieb er mehrfach ein tadelloses S in der Luft und konnte dann dreimal hintereinander gelungene senkrechte Schleifen ausführen. Chanteloup erklärte, daß es besonders schwierig sei, S-Flüge auszuführen, während beim Looping die Maschine genug Schwung habe, um wieder in ihre Normallage zurückzukommen.

NICHT WENIG VERSPROCHEN wird in einer Nachricht aus Dayton in Ohio, welche besagt, Orville Wright habe eine neue Flugmaschine erfunden, mit der jeder in 20 Minuten fliegen lernen könne und deren Stabilität unabdingbar sicher sei. Orville Wright selbst spricht übrigens, wie gemeldet wird, von seiner Erfindung noch mit Reserve. Nach der »B. Z. a. M.« hat die Wright-Gesellschaft einen Aeroplan patentieren lassen, der mit einem Pendel und verschiedenen anderen Apparaten versehen ist, welche zusammen das völlige Gleichgewicht der Maschine automatisch sichern. Außer dem Pendel ist auf der Längsachse eine horizontale Fläche von geringer Dimension angebracht, die mit der Druckfläche der Maschine einen spitzen Winkel bildet. Diese Fläche kann außerdem in senkrechter Linie leicht bewegt werden. Ein Gegengewicht sowie andere Vorrichtungen wirken auf den Neigungswinkel dieser Fläche. Außerdem ist eine Einrichtung von Zylindern mit komprimierter Luft und Kolben vorgesehen, die das Steuern und die Flügelansätze (Ausleger) betätigen.

DER AÉRO-SALON ist am 5. Dezember im Grand Palais des Beaux Arts in Paris durch den Präsidenten der Republik eröffnet worden. Es ist der fünfte Aéro-Salon. Er bietet das Bild eines Gartens, denn es ist großer Luxus an Blumen, Brunnen und dergleichen aufgewendet worden. Die Besichtigung der Ausstellung ist nicht besonders stark. Siebzehn Aeroplanfirmen, darunter Blériot, Morane, Deperdussin, Nieuport, Borel, Ponnier, Farman, Breguet, Caudron und Bristol, führen Eindecker, Zweidecker sowie Wasserflugzeuge entweder militärischen Typs oder jener Modelle vor, mit denen sie in diesem Jahre sportliche Erfolge erzielten. Konstruktionen werden wenig enthüllt. Als besondere Erscheinungen sind einige hügelischnormige Gleitboote mit Luftschraubenantrieb zu erwähnen. Der Salon, so dem die französische Heeresverwaltung ein Flugschiffgeschwader mit Begleit-, Transport- und Werkstattdienstautomobilen beistellt, umfaßt ferner eine recht interessante Exposition von Flugmotoren, Schrauben und sonstigen Zubehörtteilen sowie eine Anzahl wissenschaftlicher Objekte.

DIE SCHEIMPFLUG-GEDENKTAFEL, deren Widmung der Österreichische Luftschiffer-Verband beschloß, wurde am 6. Dezember feierlich enthüllt. Die Tafel, die an Schleimpflugs Villa im Währinger Cottageviertel, Sternwartstraße 39, angebracht ist, zeigt seine Bild in Relief und die Inschrift: »Theodor Schleimpflug, 1868—1911, Bahnbrecher auf dem Gebiete der Aéro-photogrammetrie. Gewidmet vom III. Österreichischen

Luftschiffertage 1918.« Der Enthüllung wohnten seine Brüder Dr. Karl Schleimpflug und Dr. Max Schleimpflug bei. Constantin Freiherr von Economo, der Präsident des Österreichischen Luftschiffer-Verbandes und des k. k. Österreichischen Aero-Klubs, hielt eine Ansprache, Oberleutnant Hermann Hoernes die Festrede, worin er in großen Zügen Theodor Schleimpflugs Lebens- und Forschungsweg schilderte, die Bedeutung der Aéro-photogrammetrie darlegte und betonte, daß das tatkräftige Schaffen dieses Österreichers nun auch in seinem Vaterlande volle Anerkennung finde. Stadtrat Tomola sprach den Dank für die Errichtung der Gedenktafel aus.

DIE HERBSTWEITFAHRT des Aéro-Clubs de France fand am 15. November statt. Als Sieger aus diesem Wettbewerb der Kugelballons ging der Führer Ravaine hervor, der mit dem Ballon »Le Moncherone«, begleitet von M. Dölsfuß nach 22 Stunden Fahrt am Sonntag in Brodeck landete. Die zurückgelegte Distanz beträgt 1200 km. Die übrigen Resultate sind: Ballon »Daisy«, Führer Letellier (ohne Passagier), Landung bei Eger in Böhmen, Flugzeit 17 Stunden, Distanz 925 km. — »Tanites«, Führer Seratsky, Mitfahrer M. F. Kianka, Landungsplatz Woolohe (Bayern), Distanz 900 km. — »Mowgli«, Führer Bongioio, Mitfahrer Frau de Polido, Landungsplatz Groß-Neobing (bei Nürnberg), Distanz 650 km. — »Albatros«, Führer Laurenceau, Landungsplatz bei Felda, Distanz 625 km. — »Arc en Ciel«, Führer Jules Dubois, Landungsplatz bei Heilbronn, Distanz 550 km. — »Aéro-Club de Béarn«, Führer Blanchet, Landungsplatz bei Crallaheim (Württemberg), Distanz 550 km. — »Rolon II«, Führer Henri Duval, Landungsplatz bei Homburg (Pfalz). — »Jeanne-Coeli II«, Führer Casenave, Landungsplatz Virgine bei Sainte Menehould.

VIER MOTORBALLONS werden jetzt auf der Werft von Vickers in England gebaut. Einer davon, der Ähnlichkeit mit einem Zeppelin haben wird, soll noch größer werden als der verunglückte »L. 2«. Das starre Luftschiff wird ungefähr 540 Fuß (164 m) lang werden und 850.000 Kubikfuß (24.000 m³) enthalten. Bei einer Fluggeschwindigkeit von 90 Stunden soll es 15 Mann Besatzung, bei 8- bis 10stündiger Fluggeschwindigkeit von 50 Mann tragen können. Die Hebekraft des Schiffs wird 27 t betragen. Ausgerüstet wird es mit 1000 H. P.-Maschinen, die ihm bei normaler Wetterlage eine Stundengeschwindigkeit von 95 km verleihen sollen. Das Luftschiff erhält fünf Schnellfeuergeschütze, von denen zwei auf einer besonders errichteten Plattform auf dem oberen Teil des Ballons Aufstellung finden sollen als Abwehrmittel gegen feindliche Luftfahrzeuge. Die drei übrigen Luftschiffe gehören dem Parseval-Typ an. Auch ihre Abmessungen werden größer sein als die des von Deutschland gelieferten Parseval. Sie werden 360 Fuß (107 m) lang werden und einen Kubikinhalt von 400.000 Fuß (11.300 m³) haben. Diese Schiffe werden mit zwei Schnellfeuergeschützen ausgestattet werden. (Diese Ballons werden wohl auch ein schönes Ende nehmen! V. S.)

ARISTID VON PETROVICH, der am 4. November 1912 zu Tode gestürzte österreichische Oberleutnant, hat in Görz ein Denkmal erhalten. Die Anregung hierzu ging von dem Hochkommandierenden der Garnison Görz Generalmajor Scotti aus. Ein Komitee, bestehend aus Vertretern aller in Görz garnisonierenden Truppenteile, trat im Mai unter Vorsitz des Oberleutnants Seewald zusammen und konnte binnen kurzer Zeit an die Ausführung des Denkmals schreiben. Als Zeitpunkt der Enthüllung war ursprünglich der 4. November, der Todestag des verunglückten Piloten, festgesetzt, doch zwangen Arbeitsveränderungen das Komitee, die Enthüllungsfest auf den 1. Dezember festzusetzen, wo sie auch stattfand. Das Denkmal wurde auf dem Flügelfeld in Gartenaalagen inmitten der Hanger errichtet. Auf einer Plattform ruht ein großer Block, über dem sich ein Felsmassiv erhebt, dessen Spitze einen im Abstreichen begriffenen Adler trägt. Der Blick des Vogels ist gegen die Unglücksstätte gerichtet. Auf dem Sockel liegt ein in Stein gemeißelter splinterter Propeller auf einem Lorbeerkranz, auf dem Mittelstein der natürlichen Pyramide steht der Name des

abgestürzten Piloten »Oberleutnant Aristid von Petrovics«, auf dem untersten Block die Widmung »In Memoriam«.

IN DICHTESTEN NEBEL geriet am 25. November der militärische Kötting-Ballon, als er von Fischmend aus um 9 Uhr vormittags einen Aufstieg machte. Bereits in ungefähr 80 m Höhe war der alte den Hauptleuten Hauswirth, Tepner und Dwork, dem Leutnant Heldinger sowie sechs Mann der Luftschifferabteilung besetzte Ballon derart in Nebel gefangen, daß jede Orientierung unmöglich wurde. Drei Stunden lang irrten die Luftschiffer in dem Nebelmeer herum, ehe es ihnen gelang, in etwa 800 m Höhe wieder in die klare Luft zu kommen. Hell strahlte da oben die Sonne vom wolkenlosen Himmel. Da sich kein Ende des Wolkenmeeres absehen ließ, mußten die Luftschiffer versuchen, die Nebelschichte auf gut Glück zu durchbrechen, um wieder zur Erde zu gelangen. Bei diesem Versuche wäre man belauert an einen Berg geraten, doch war nicht zu konstatieren, in welcher Gegend sich der Ballon befand. Man mußte daher schleunigst wieder emporgehen. Als einmal für wenige Augenblicke die Nebelschichte einen Durchblick gestattete, glaubten die Offiziere außer sich den Neumiederer See zu erkennen. Nach weiteren anderthalb Stunden erfolgte eine Zwischenlandung in der Gegend von Partien, östlich vom Neusiedler See. Die Luftschiffer orientierten sich und stiegen dann wieder auf, um die Heimreise anzutreten. Um 11¹/₆ Uhr landete der Ballon ohne weiteren Zwischenfall vor der Ballonhalle in Fischmend. Er war im ganzen 7¹/₄ Stunden lang in der Luft gewesen.

VORTRÄGE über Luftschiffahrt, über Flieger, Fliegekaust und Fliegtechnik etc. sind jetzt schon so zahlreich, wie der Sand am Meere. Man sollte gar nicht glauben, was alles für Leute sich berufen fühlen und befähigt dünken, solche öffentlichen Vorträge zu halten! Fast keine Woche vergeht, wo sich nicht irgend einer, der dem praktischen Luftschiff- und Flugwesen gänzlich ferne steht, an den Herausgeber dieses Blattes mit dem Ansinnen wendet, ihm »gütigst aus seinem reichen Wissens- und Erfahrungsschatze einiges Material zu einem Vortrage zur Verfügung zu stellen«. Dazu gehört denn doch schon eine ganz nette Portion Naivität einerseits und — Unverfrorenheit anderseits. Eine Schar anderer wieder reist förmlich mit ihren Vorträgen, die sie sich aus den Fachblättern und ein paar instruktiven Büchern aus der Jetztzeit schon so zahlreich gewordenen Flug- und Luftschiffliteratur zusammengestellt haben. Kurz, es gibt derartige Vorträge über Vorträge, und jeder, der sich mühsam einen solchen zusammengestoppelt, gebildet sich dann natürlich auch schon als großer Fachmann und, wo man besonders leichtglaubig ist, sogar als — Autorität.

IN ITALIEN projektiert der Marineminister nebst dem Flottenbau eine programmatische Aktion für die Luftflotte der Marine, deren im Prinzip bereits bewilligten Kosten auf drei Bezugsjahre verteilt werden sollen. Für 1913/14 waren 184 Millionen Lire zur Anschaffung von Hydroplanen, Leukballons, Drachen und für das Personal sowie an Materialfordernissen (Hangars) eingestellt. Nun sollen für 1914/15 weitere 85 Millionen Lire und für 1915/16 restliche 6 Millionen Lire, im ganzen demnach rund 28 Millionen Lire für maritime aeronautische Zwecke angewendet werden. Die Verwendung dieser Flugmittel ist folgendermaßen gedacht: Leukballons werden zu Venedig, Ancona und Brindisi stationiert, wo die erforderlichen Hangars schon im Bau sind. Die übrigen vier Motorschiffe kommen nach Tarent oder Syracusa auf Sizilien (eventuell wechselweise) nach Spezia oder Genua, Tripolis oder Beughaat und nach La Maddalena auf Sardinien. Ferner werden zehn Flugzeugschwärme geschaffen; eines funktioniert bereits in Venedig, die übrigen werden längs der Ost- und Westküste verteilt. Die Aufstellung einer eigenen Elementarfliegerschule

wurde aufgegeben; die zu Flugpiloten und Marinefliegern auszubildenden Seesoffiziere erhalten den ersten Unterricht in den aviatischen Schulen des Heeres; die spezielle maritime Ausbildung hingegen bei den aeronautischen Direktionen der Marine zu Venedig, Tarent oder Spezia.

EIN RHEINTUNNEL wird projektiert. Infolge des gesteigerten Verkehrs genügt nämlich die jetzt bei Düsseldorf vorhandene Rheinbrücke nicht mehr, und es hat sich die Notwendigkeit herausgestellt, die Übergänge über den Rhein zu vermehren. Bei dieser Gelegenheit ist der Vorschlag gemacht worden, statt der geplanten Rheinbrücke einen Rheintunnel zu bauen und auf diese Weise den Verkehr unter dem Bett des Rheinstroms hinwegzuführen. Die guten Erfahrungen, die man mit dem Elbtunnel in Hamburg gemacht hat, sind der Anlaß zu diesem Pläne gewesen. Die Kosten eines Tunnels sollen auch geringer sein als diejenigen, die eine Brücke verursachen würde. Im Interesse der Schifffahrt würde es liegen, wenn von dem Ban einer Brücke abgesehen werden könnte, die das Fahrwasser immer einengt. Nach der »B. Z. a. Mittags« wäre das Projekt auch vom militärischen Standpunkte aus zu begrüßen, und zwar im Hinblick auf die Luftschiffbomben. Die Franzosen könnten bei einem Zukunftskriege von ihren Luftschiffen und Flugzeugen aus Sprengstoffe auf die vorhandenen Rheinbrücken werfen, um diese zu zerstören. Man muß damit rechnen, daß sich die Technik des Bombenwerfens von den Luftfahrzeugen immer mehr vervollkommen. Nun geht der ganze Eisenbahnverkehr bei der Mobilmachung und während des Anmarsches über die Rheinbrücken, die nur in verhältnismäßig geringer Anzahl vorhanden sind. Gelingt es den Gegnern, auch nur eine von diesen zu zerstören, so wird der ganze planmäßige Anmarsch erheblich verzögert. Dies wird um so schlimmer, je mehr Brücken zerstört werden. Ein Tunnel kann aber nicht auf diese Weise unbrauchbar gemacht werden. Wenn auch bei einem Tunnelbau, der dem Fliegern nicht Bomben fallen sollten, so wird der angerichtete Schaden nur gering sein.

AUS WIENER-NEUSTADT wird uns berichtet: »Auf dem hiesigen Flugfelde konnte im verflossenen Monate nur an 14 Tagen geflogen werden; die Gesamtflugzeit der Flüge am Felde betrug 58 Stunden. Oberleutnant Wagner von Florheim flog am 13. vormittags 10:40 auf einem 90 H. P. E. D. M.-Kriegsapparat mit einem Passagier nach Fischmend, landete dort nach 30 Minuten und traf um 12:10 wieder in Wiener-Neustadt ein. Am selben Tage landete Leutnant Georgievic, aus Fischmend kommend, glatt auf dem Felde und flog nachmittags wieder nach seiner Ausgangsstation zurück. Ebenfalls an diesem Tage flog Leutnant Stojashevich mit Oberleutnant von Cavallari nach Fischmend. Am 14. flog Oberleutnant L. Kosanovic mit dem Etrich-Eldecker »F 6« von Fischmend auf das hiesige Flugfeld und zurück, ebenso Oberleutnant J. Illicher mit dem 86 H. P. E.-H. »Geyer«, ferner Oberleutnant J. Javor mit Oberleutnant von Cavallari von hier nach Fischmend. Am 18. früh stieg Oberleutnant von Cavallari mit Oberleutnant Schwab mit dem 90 H. P. E. D. M. »Amourette« zu einem Finge nach Fischmend auf. Am 19. vollführte Oberleutnant A. Tauszig mit Oberleutnant C. Capai einen Überlandflug nach Finkirchen; auf dem Rückfluge mußten die Flieger wegen des dichten Nebels in Kaposvar landen. Am gleichen Tage flog Oberleutnant J. Javor mit einem Offizier aus Aspern, Oberleutnant von Cavallari mit Zugführer Walli aus Neunkirchen. Am 20. wurden ebenfalls Überlandflüge von Offizieren des Fliegerkaders Wiener-Neustadt und Fischmend ausgeführt. Am 21. unternahm Zugführer Walli mit Oberleutnant Wagner Edlen von Florheim einen Flug nach Fischmend; den Rückweg nahm er längs der Donau über die Badener Berge, kam aber infolge dichten Nebels, der jede Orientierung unmöglich machte, nach Neunkirchen und konnte nur dadurch, daß die Spitzen der Berge durch den Nebel hervorragten, das Flugfeld finden; dort hörte man das Knattern des Motors, sah aber den Apparat nicht. Der Kommandant Feldpilot Hauptmann Millar feuerte Leuchtsätze zur Orientierung

der Flieger ab, die schließlich unter Hohnrufen des Kommandanten und der übrigen anwesenden Offiziere glatt landeten. Ein Apparat der Antoplawwerke wurde von einem Aviatiker in Hermannstadt angekauft, der dort Schandflüge ausführen will.

LITERATUR.

«Luftfahrt-Abreißkalender 1914.» Bearbeitet von Rittmeister a. D. Kurt von Frankenberg und Ludwigsdorf, Direktor des Kaiserlichen Aero-Klubs. Berlin, 1913. Verlag der Luftfahrtdank-G. m. b. H. Preis 2 M. — Dieser schon bekannte Kalender umfaßt 122 Blätter, so daß immer drei Tage auf einem Blatt zu stehen kommen. Die Größe ist 17×28 cm. Aviatische Ereignisse, Bestimmungen, Verordnungen, Angaben über Vereine, Wetterkunde, Technik, Material, Literatur, Militär und sonstige Einrichtungen auf dem Gesamtgebiete der Luftfahrt findet man auf den Blättern aufgeführt. 122 Bilder, darunter zahlreiche Geländeaufnahmen, heben ganz besonders den Wert des annähernd schon das vierte Mal erscheinenden Kalenders. Der Reinertrag aus dem Verkauf fließt den Wohlfahrtsanstalten des Deutschen Luftfahrer-Verbandes für Flieger und Luftschiffer sowie deren Witwen und Hinterbliebenen zu.

«Modellflugszene, deren Konstruktion und Bau.» Von Kurt Hanfand, 1. Vorsitzender des Berliner Modellflugsport-Klubs. Mit 61 Textabbildungen, 2 Vollbildern und 7 Konstruktionsstufen. Ravensburg, 1913. Verlag von Otto Maier. Preis 2 M. — Dank dem großen Interesse, das die Aviatik allüberall auf sich gelenkt hat, entwickelt sich auch das Modellflugszenegewesen immer mehr, und zwar nicht bloß als ein Mittel für Techniker und Erfinder, um ihre Ideen auszuprobieren, sondern auch als selbständiger Sport und als belehrendes Spiel. Ein Werk wie das vorliegende wendet sich also ebensowohl an Flugtechniker wie an Mittelschüler und die Unterhaltung suchenden Bastler. Es gibt ausführliche Anweisung zur Anfertigung der verschiedensten Apparate, bespricht auch das dafür in Frage kommende Material, so daß es den oben erwähnten Interessenten beim Anfertigen von Modellen ein zuverlässiger Führer sein und bei manchem den Grundstein zur späteren Konstruktion großer Maschinen legen mag.

«Leitfaden der drahtlosen Telegraphie für die Luftfahrt.» Von Max Diekmann, Privatdozent für reine und angewandte Physik an der technischen Hochschule München. (Luftfahrzeugbau und -Führung, Bd. XIII.) Mit 160 Textabbildungen. München und Berlin, 1913. Verlag R. Oldenbourg. Preis gebunden 8 M. — Entsprechend der Bedeutung, welche die Einrichtungen der drahtlosen Telegraphie für die Praxis der Luftfahrt haben, wird der vorliegende Leitfaden auf großes Interesse rechnen dürfen. Da nur hinführende Kenntnis der Elektrizitätslehre und insbesondere der Hochfrequenztechnik einen sicheren funktentelegraphischen Betrieb gewährleistet, erscheint es berechtigt, daß der Inhalt auch eine Darstellung der Gleichstrom- und Wechselstromtechnik enthält, soweit sie zum Verständnis der Hochfrequenztechnik erforderlich ist. Ein besonderes Kapitel beschäftigt sich mit der Gefährdung, die bei Freiballons und Luftschiffen wegen der Zündungsmöglichkeit explosibler Gemischungen besonders ernst geprüft werden muß. Der mit zahlreichen instruktiven Abbildungen ausgestattete Band erscheint auch als Lehrbuch der Funkentelegraphie allgemein aufs beste geeignet zu sein.

«Der praktische Flugtechniker.» Eine Anleitung zur Konstruktion von Hand- und Motordrachen, ihrer Tragdecken, Treibschrauben und anderer Bauteile aus Schrauben- und anderen Fliegern. Von Doktor Wegner von Dallwitz, Physiker und Dipl.-Ingenieur. Zweite, vermehrte und vervollständigte Auflage. Mit vielen Preis- und Leistungstabellen und 129 Abbildungen. Rostock i. M. Verlag von C. J. E. Volkmann Nachfolger (E. Wette). Preis M. 4.50. — Der Name des Autors hat einen guten Klang und auch sehr praktischer Flug-

schiffers ist nicht unbekannt, so daß dessen zweite Auflage kann einer besonderen Empfehlung bedarf. So sei denn bloß die Eigentümlichkeit erwähnt, daß in dieser vervollständigten Auflage theoretische Entwicklungen nach Möglichkeit gekürzt, Rechnungen nahezu ganz vermieden worden sind. Der Autor hat sich bemüht, so viel konstruktive Tatsachen in typischen Beispielen zu bringen, daß für jeden Geschmack eine Konstruktionsrichtlinie gefunden werden kann. «Daneben wird erkennbar werden, wie die Flugmaschinen sich einem Standard-Typ nähern, einem Typ, der alles Erkünstelte abgestreift hat, und nur noch der maschinentechnische Ausdruck des Zwecks der Flugmaschine ist.» Aus praktischen Gründen legte der Verfasser auch darauf Wert, möglichst für alle Teile der Flugmaschinen Bezugsquellen und Preise anzugeben. Sehr angenehm ist für den Leser das dem Text vorangestellte alphabetische Sachregister.

«Fliegerkurs.» Leitfaden für Militär- und Zivilflieger. Von Josef Flassig, k. u. k. Leutnant und Feldpilot der österreichischen Luftschifferabteilung. Mit 164 Text- und Tafelbildern, vielen Tabellen und drei Karten. Wien, 1913. Druckerei- und Verlags-Aktiengesellschaft vormals R. v. Waldheim, Jos. Eberle & Co. Preis geb. K 7.20. — Dieses soeben als 14. Band der Sammlung «Technische Praxis» erschienene handliche Buch stellt einen seinem Titel wirklich entsprechenden, zum Lernen brauchbaren Leitfaden für angehende Militär- und Zivilflieger und Behelf für die zur Erlangung des Pilotendiploms geforderte theoretische Prüfung dar. Sein Inhalt erstreckt sich deshalb nicht nur auf den Bau und die Wirkungsweise der Flugmaschinen, sondern auch auf den Motor und seine Behandlung, die verwendeten Materialien und deren Festigkeit, die Brennstoffe, Schmiermittel u. a. w. Der Flugschüler soll daraus, noch ehe er in die Luft kommt, entnehmen können, wie er sich in Wind und Wetter zu verhalten hat, was im Falle einer Havarie zu tun ist. Er wird mit entsprechenden Kenntnissen, wenn er einmal im Felde, fern von fremder Hilfe, selbst Hand anlegen muß, dann auch Bescheid wissen am Motor und Apparat und dadurch die Maschine oft nach einer kleinen Reparatur rasch wieder flugbereit machen können. Der Wert des Buches liegt nicht zuletzt darin, daß es in militärischen Kreisen längst als vorzüglicher Pilot bekannte Verfasser durchwegs aus eigener Erfahrung spricht und daß also seinen Ausführungen auch stets volles Vertrauen entgegengebracht werden kann. Der kurz und klar gehaltene Text wird durch eine große Zahl von Abbildungen leicht verständlich gemacht. Zur genaueren Information über Anlage und Inhalt des Werkes möge der nachfolgende Auszug aus dem Inhaltsverzeichnis dienen: Die physikalischen und meteorologischen Eigenschaften der Luft — Der Luftwiderstand — Die Flugmaschine — Der Benzinmotor (Die Bestandteile des Benzinmotors, Die Arbeitsweise des Benzinmotors, Instandhaltung des Motors und Reparatur derselben, Visieringstabelle, Störungen am Motor, Die Typen der Aeromotoren, Brennstoffe) — Benzin und Öl (Die chemische Untersuchung der Brennstoffe, Die chemisch-physikalische Untersuchung der Schmiermittel) — Materialkunde Festigkeitslehre — Die Schule des Fliegens — Flugtechnische Photographie — Anhang. Ein wohlgetroffenes Bildnis des Oberleutnants Emil Uetzler, Kommandanten der Luftschifferabteilung, schmückt das Buch als Titelbild. Der Leitfaden dürfte große Verbreitung finden.

BRIEFKASTEN.

D. v. K. in T. — Für die Pégoud-Schauflüge in Berlin wurden der Firma Blériot für den 25. Oktober 30.000 M., für den 26. Oktober 20.000 M. gezahlt.

«RALPH» in D. — Der Gordon Bennett-Wettbewerb für Kugelballons wurde gewonnen im Jahre 1906 von Leutnant Lahn für Amerika, 1907 von Erbsloh für Deutschland, 1908 von Oberst Schack für die Schweiz, 1909 von Mix für Amerika, 1910 von Hawley für Amerika, 1911 von Gericke für Deutschland, 1912 von Bléusim für Frankreich, 1913 von Upson für Amerika.

Soeben ist erschienen:

Warnende Stimmen

in Bezug auf

Zeppelin-Ballons.

Herausgegeben von
VICTOR SILBERER.

WIEN 1914.

Kommissionsverlag von L. W. Seidel & Sohn
k. u. k. Hofbuchhändler.

„La Navigazione Aerea“

Italianische Revue der Luftschiffahrt.

Redigiert von Hauptmann Dr. Luigi Mina
vom Luftschiffer-Bataillon der Genie-Truppe.

Herausgegeben vom Verlag
E. Voghera, Via Po 3, Rom.

Offizielles Organ des Aero-Club d'Italia und der angegliederten Vereine.

Veröffentlicht die Abhandlungen der aeronautischen
Konstruktionschule des Luftschiffer-Bataillons.

ERSCHEINT MONATLICH in Heften von 24 bis 32 Seiten mit
technischen Artikeln über Fragen, welche auf die Entwicklung
der Luftschiffahrt in allen ihren Zweigen – Kugelballons, Lenk-
ballons und Aeroplane – Bezug haben.

Wendet besondere Aufmerksamkeit der Verwendung der Luft-
schiffahrt im Militärdienste zu.

Redaktion und Administration:
ROM, VERLAG ENRICO VOGHERA, VIA PO 3.

Bezugspreise:

Italien und Kolonien: 10 Lire pro Jahr und 6 Lire pro Halbjahr.
Auswärts: 20 „ „ „ 13 „ „

EINZELNUMMER 1 Lira.

Er erscheint einmal im Monat.

La Revue Aérienne.

Directeur:

André Henry-Coüannier.

Revue bi-Mensuelle Illustrée, des Sciences,
de l'Industrie et des Sports Aéronautiques
Paraît le 10 et le 25 de chaque mois.

27, Rue de Rome, Paris.

Téléphone 580-53.

Bei der Wichtigkeit astrono-
mischer und meteorologischer
Kenntnisse für die Luftschiff-
fahrt empfehlen wir allen Inter-
essenten ein Abonnement auf die
illustrierte Halbmonatschrift
für Astronomie
und verwandte Gebiete

Das Weltall

Herausgeber:

Dr. F. S. ARCHENHOLD
Direktor der Treptow-Sternwarte.

Der 13. Jahrgang begann am
1. Oktober 1912.

Zu beziehen durch jedes Postamt, jede
Buchhandlung und den

Verlag der Treptow-Sternwarte,
Berlin-Treptow.

Bezugspreis für Deutschland und Öster-
reich-Ungarn **vierteljährlich M. 3.—**
(für das Ausland vierteljährlich M. 4.—).

Aeroplanstoffe

Aeroplanzugehör

Ballonstoffe

Luftballons

„SEMPERIT“

Oesterreichisch-amerikanische Gummiwerke Aktiengesellschaft, Wien XIII/3.