



Illustrierte Aeronautische Mitteilungen
Deutsche
Zeitschrift für Luftschiffahrt

begründet und herausgegeben von

Hermann W. L. Moedebeck

Fachblatt für die Ballontechnik, für Physik der
Atmosphäre, Flugtechnik, Ballonsport und Flugsport

Separat-Abdruck.

Die Alpen- und Meerfahrt des „Cognac“

9., 10. und 11. November 1909

von Victor de Beauclair.

Chefredakteur: **Dr. H. ELIAS**

Avis! Manuskripte sende man gefälligst druckfertig an das Redaktionsbureau: Berlin W. 35, Tütz-
strasse 105. — Angenommene Beiträge werden honoriert. — Nachdruck verboten. — Auszüge
nur mit Quellenangabe gestattet.

Preis des Jahrgangs (26 Hefte) M. 12.—

Unter Kreuzband innerhalb Deutschland und Oesterreich-Ungarn M. 14.—, nach anderen Ländern des Welt-
postvereins M. 16.—. Einzelpreis für jedes Heft 60 Pfennig.

Vereinigte Verlagsanstalten Gustav Braunbeck & Gutenberg-Druckerei
Aktiengesellschaft, Berlin W. 35.



Die
Alpen- und Meerfahrt
des „Cognac“.

Am 9., 10. und 11. November 1909.

Von Victor de Beauclair
:: mit Illustrationen von ::
Gebhard A. Guyer-Zürich.

Die Alpenüberfliegung.

Um 11 Uhr 30 Min. hob uns (die Herren Gebh. A. Guyer, Zürich, Dr. J. Mercier, Glarus und Fr. C. Siemens, Berlin und den Verfasser) der treue „Cognac“ empor, durchstieß, machtvoll zum Licht emporstrebend, schon 5 Minuten später die graue

Vorder-) Selbsanft
Hinter-) (2755 m)

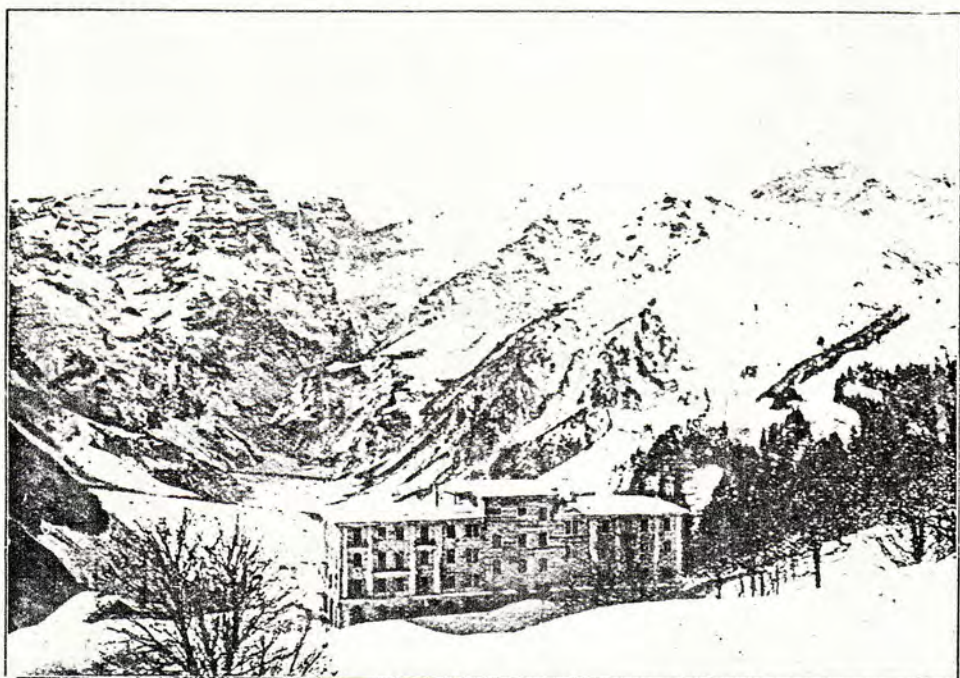
Bifertenstock (3126 m)

Biländer Tödi
(Flugrichtung)

Piz Urlaun (3371 m)

Tödi (3633 m)

Gemsäyrenstock



Nachdruck verboten.

Phot. Jeanrenaud-Glarus.

Blick auf die Tödigruppe von Braunwaldalp.

Ganz im Hintergrund des engen, ebenen Tales liegt der Aufstiegsort (800 m).

Schicht des Talnebel, und nun ging es in die winterlich gleisende Pracht des Hochgebirges hinein, über uns die tiefblaue Kuppel des Himmelsgewölbes, weit drunten aber in der Tiefe ein goldig glitzerndes Nebelmeer, aus dem die fernen Berggruppen Säntis und Churfürsten nur wie Klippen und Inselchen emportauchten. Gerade über die schauerliche Kluft des Limmerntobels und den riesigen Felsenleib des Selbsanft stiegen wir empor, dann fasste uns ein frischer Nordost und trieb unser Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von beinahe 40 km ob den ungeheuren Felsstürzen hinüber ins Becken des Bifertengletschers. Fast berührte das Schleppseil den Kamm des Mittleren Selbsanft. Hart an der Riesenwand des Bifertenstockes, hoch über der Silberschlange des Gletschers, fuhren wir dahin. Herrlich war der Blick auf die eisgepanzerte Nordflanke des Bifertenstockes, die einst Freund Guyer auf neuem Wege durchstieg, und drüben lag der scharfe Kamm des

Piz Urlaun und die weisse Firnkappe des Tödi, unseres alten Vertrauten. Ueber den Bündner Tödi hinweg flogen wir dem Rheinthal zu. Immer mächtiger, grossartiger wird die Rundschau; wir haben uns schon auf beinahe 4000 m erhoben und das entzückte Auge dringt in die unermessliche Ferne. Berner Oberland, Walliser Alpen und Montblanc, eines das andere an imponierender Grösse überbietend, bauen sich hintereinander auf, an der Kette der Grajischen Alpen und den Felsriesen der Dauphiné gleitet der Blick immer weiter bis zu der völlig isoliert aufragenden stolzen Pyramide des Monte Viso und nach Osten hin umfasst er den Kranz von der Bernina bis zum Ortler und Adamello. Vor uns aber, wohin wir über die schneeigen Kämme fliegen, breitet sich in seiner ganzen Unendlichkeit das goldene Meer wogender Wolkenkämme, dass wir stumm und andächtig werden vor den



Nachdruck verboten.

Nebelmeer über dem Rheintale.

Phot. G. A. Guyer, Zürich.

Visionen unseres stillen Höhenfluges. Rastlos gleiten wir weiter über den Lukmanier, gleich ist auch die tiefe Furche des Tessin gequert und jetzt fliegen wir schon über den im Winterkleid hervorragend-schönen Bergen des Maggiatales. Freilich, als wir in die vordersten Ketten kamen, schauten wir vergebens nach den oberitalienischen Seen aus; denn dichter Nebel bis über 2000 m entzog die Tiefe unseren Blicken. Dafür aber bereitete uns der Abend mit seinem Sonnenuntergang das wundervollste, farbigste Gemälde, das uns je aus solcher Höhe zu schauen beschieden war. Wir befanden uns ganz nahe der riesigen Masse der Monte Rosa-Ostwand, gerade daneben stach die gewaltige Felspyramide des Matterhorns ins leuchtende Gold und Rot des Himmels, die Flanken der Berginseln aber umspülte ein goldenes, von tiefvioletten Schatten durchfurchtes Nebelmeer. Als das Strahlengestirn Glut und Farben hauchend im „Meere“ versank, befanden wir uns schon unter 3000 m, knapp über der Nebelschicht, die unser Schleppteil noch gerade berührte. Dann zwangen wir unseren widerstrebenden „Cognac“ in das graue Dunkel der Tiefe hinab. Bei Barengo, unweit Novara in Oberitalien, berührten wir in sanftem Fall die Erde.

Hatte uns einst die Fahrt über die Jungfrau nach Italien den schönsten Teil der Alpenkette und die dramatische Wirkung hochaufgetürmter Wetterwolken entrollt, war ich auf der 56 stündigen Fahrt von Bitterfeld über Pola nach Pisa beim zweiten Flug über die Alpen von dem Mondscheinglitzern einer grimmig kalten Winternacht und der eisigen Pracht des Hochgebirges entzückt worden, so liess uns diese dritte italienische Fahrt die Wonnen eines jener unendlich stillen, sonnigen Herbsttage und die glitzernde Schönheit der Berge geniessen, die vor allem durch ihre Ruhe und vollendete Harmonie das Gemüt so tief ergreift. Eine Auslese der prächtigsten Ballonphotographien Gebhard Guyers in gewohnter Vollkommenheit war das künstlerische Resultat dieser unvergleichlichen Fahrt!

Die Etappenfahrt.

In einem Landhaus nächst Barengo fanden wir für die Nacht die gastfreundlichste Aufnahme. Da Windstille herrschte, wurde der Ballon nicht entleert, sondern an drei Bäumen gefesselt; hatte ich doch Lust, am andern Morgen die Reise fortzusetzen in der Hoffnung, mit der bisherigen Höhenwindrichtung Nordost-Südwest noch die Seealpen südlich vom Monte Viso überfliegen zu können. Leider blieb diese Erwartung unerfüllt. Meine Freunde waren über den Gotthard zurückgekehrt, so flog ich also allein im schwachen Bogen gegen Turin zu; auf halbem Wege aber wurde der „Cognac“ von einer Nordwestströmung erfasst und gegen das rebenbedeckte Hügelland des Monferrato hingetrieben. Der Rückblick auf Monte Viso und Meije-Pelvoux war wundervoll, fast anziehender aber noch der Blick in die Tiefe auf die fast lückenlosen Rebkulturen, die Heimat des köstlichen „Barbera“, und die zahlreichen Dörfer, welche stets die schmalen Hügelkämme besetzt halten.

Abends $\frac{1}{2}$ 6 Uhr wurde der Ballon neuerdings für die Nacht bei Maranzana, 17 km südwestlich Alessandria, gefesselt. Meine Landung gestaltete sich hier zu einem wahren Volksfest. Als der „Cognac“ sich herabsenkte, liefen dem Pfarrer die Leute bei der Abendandacht fort, und ich war bis in die Nacht hinein von ihnen umringt, da alle die Erzählungen des vom Himmel Gefallenen immer wieder hören wollten. Zwei Polizisten hielten die Nacht über Wache beim „Cognac“.

Am 11. November 8 Uhr morgens zog der Ballon zunächst bis auf 1000 m Höhe mit starkem Westwind nach Osten, ein Ausdruck der Wetteränderung, die durch Barometerfall während der Nacht sich kundgegeben hatte. Höher hinauf wehte dann bis auf ca. 3500 m sehr schwacher Nordwind, um noch höher in NW bis NNW-Wind mit Richtung nach Genua überzugehen. Meine Absicht war, den Ballon möglichst nahe an die Bahnlinie zu steuern. Bei dem schwachen Wind schien mir eine Landung zwischen dem 1000 m hohen Apenninenkamm und dem Meere trotz der Steilheit des mit Gärten und Häusern übersäten Geländes gut ausführbar. Meine Ueberlegungen wurden aber umgestossen, als ganz unvermittelt auf der Höhe des Apenninenkammes ein ausserordentlich starker Nord-Nordost-Wind auftrat, der trotz Variometerangabe von 6 m Fallgeschwindigkeit den Ballon bedenklich nahe ans Meer brachte. Da es mir sehr gefährlich schien, in derartig geneigtem und stark bebautem Terrain mit Gärten, Villen und Mauerterrassen bei dem nun herrschenden Wind zu landen — 2,5 km von der Küste ist das Gebirge noch 500 — 600 m hoch — so beschloss ich, den Fall zu parieren und eine Landung im Wasser durchzuführen, was viel leichter war. Die Richtigkeit dieses Entschlusses fand ich auch später durch das Urteil der sehr kompetenten italienischen Luftschiffer Uselli und Borsalino bestätigt, die der Meinung waren, dass die Landung in dieser steilen und stark kuperten Gegend schon bei schwachen Winden sehr schwierig, bei heftigem Wind jedoch geradezu lebensgefährlich sei.

Die Meerfahrt.

Ueber dem Meer überlegte ich in Ruhe meine Lage und die Chancen der Weiterfahrt. Ich sah, dass mit dem geringen Ballastvorrat von acht Sack, die bei den meteorologischen Verhältnissen sehr unsichere Fahrt nach dem 230 km entfernten Corsica oder dem weiter gelegenen italienischen Festlande nicht gewagt werden dürfe und entschloss mich daher zur „Landung“, um so mehr, als in dem durch Dampfschiffe sehr belebten Golf von Genua eine rasche Hilfeleistung gesichert war.

Bis ungefähr 15 km hinaus war die See unter dem Schutze des Gebirgskammes noch ziemlich ruhig, auch die Windgeschwindigkeit hatte abgenommen, so dass ein Schleppdampfer bald das Schlepptau ergreifen konnte, um den Ballon zu fesseln. Um das Ballonmaterial vor dem Salzwasser zu schützen, wollte ich versuchen, den Ballon gefüllt ans Land zu bringen, um ihn erst dort zu entleeren. Leider gab bei diesen Versuchen der Fesselungsknoten nach und der befreite Ballon fing schnell an zu steigen. Durch Ventilziehen brachte ich ihn nach 1—2 km wieder aufs Wasser. Inzwischen war der Ballon in die Zone der bewegten und sehr windstarken See gekommen. Um den Ballon zu bremsen, der doppelt so schnell am Schlepptau fuhr, als die Geschwindigkeit des Dampfers betrug, musste der Korb ganz unter Wasser gebracht werden. Um die Belastung und damit die Bremswirkung noch wirksamer zu machen, hielt ich mich stehend auf dem Korbrand. Endlich war der Ballon wieder eingefangen und durch das Schleppseil gefesselt. Die Reissleine war ausgeklinkt und ich war eben im Begriffe, die Reissbahn zu öffnen, als ein ausserordentlich starker Stoss den Ballon traf: das dicke Schlepptau zerriss und ich wurde vom Korbrande ins Wasser geschleudert! Bevor eine neue Fesselung möglich war, erhob sich der stark entlastete Ballon und entkam. Nach einer halben Stunde entschwand er unseren Blicken. In der Annahme, er werde bald wieder fallen, fuhren wir noch etwa eine Stunde trotz stürmischer See ins Meer hinaus; leider vergeblich!

Wenn nun in der Presse von meiner „Rettung“ gesprochen wurde, so darf ich demgegenüber wohl bemerken, dass in dem vorliegenden Fall bei einer beabsichtigten Wasserlandung in einer von einer Unzahl von Schiffen belebten Küstengegend — von Lebensgefahr nicht die Rede sein kann. Nur die Bemühungen, den Ballon vor einer Beschädigung durch das Salzwasser zu schützen, schufen zum Schluss eine etwas missliche Situation. Durch diese Einwendung soll jedoch in keiner Weise das Verdienst des wackeren Capitano R. Bertini vom Rimorchiatore San Pietro, der mich aufnahm und die Fesselung des Ballons besorgt hatte, geschmälert werden.

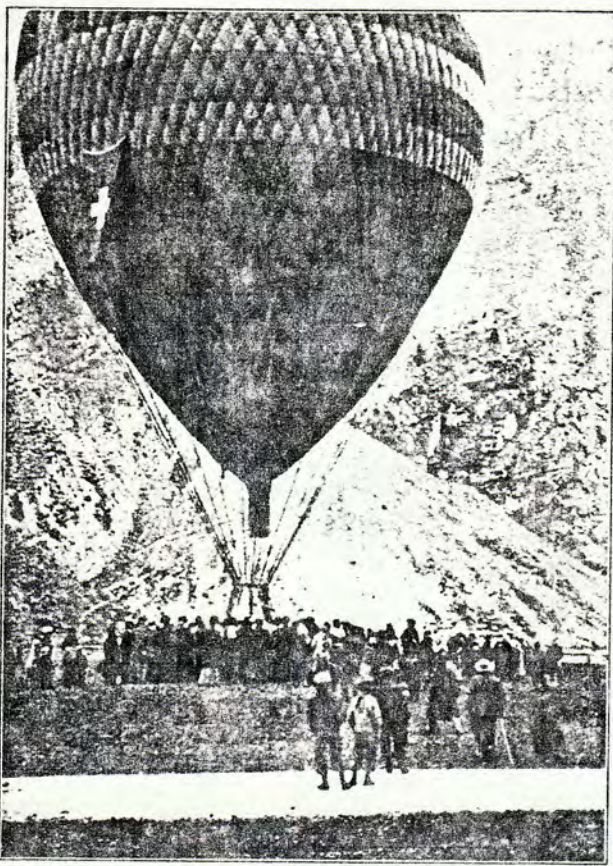
Da der „Cognac“ nur noch mit zwei Sack Ballast beschwert war, muss er wohl bis auf ca. 10 000 m Höhe gestiegen sein, wo er in den Bereich starker, westlicher Winde kam. Hier erinnerte er sich wieder seines langen Fluges vom vorigen Winter, und mit beflügelter Eile auf nun wohlbekanntem Pfaden setzte er hoch über das Festland Italiens und die Adria hinweg, um drüben an der dalmatinischen Küste nach fünfständigem, selbstherrlichem Flug seinen müden Leib ins Meer zu betten. Bei Porto Arbe wurde er mit sämtlichen Instrumenten geborgen.

Die Alpen- und Meerfahrt des „Cognac“.

Am 9., 10. und 11. November 1909.

Von Victor de Beauclair.

Mehr als drei Monate schon harrten 360 Flaschen Wasserstoff in Linthal (Kanton Glarus) sehnsüchtig ihrer Bestimmung, den Alpenflieger „Cognac“ über die Scheitel der Glarnerberge hinwegzutragen. Widrige Winde, schlechtes Wetter



Phot. H. Brunner-Glarus.

Der „Cognac“ aufstiegsbereit.

und andere Abhaltungen hatten nämlich die Ausführung des längst gehegten Planes so lange verzögert, dass wir erst am 9. November die so ersehnte Fahrt antreten konnten. Wenn wir gerade das Linthal als Ausgangspunkt wählten, so lag das an unserer besonderen Vorliebe für die prächtigen Glarneralpen, an die sich aus der Studienzeit in Zürich die frohesten Erinnerungen knüpften. Zog doch mächtig der Gedanke, einmal von oben auf all die glänzenden Firne und zackigen Gratschneiden, in all die schauerlichen Abgründe, Schluchten, und Plattenschüsse hinabzublicken, die uns der Tummelplatz jugendlich warmer Begeisterung für die hehre Alpenwelt gewesen waren, den 3623 m hohen Tödi, den Beherrscher des ganzen Gebirges, als Sieger zu überfliegen.

Da mussten wir eben auf den Wind warten, der

uns hinübertrüge. Wir sind daher Herrn Direktor Maurer in Zürich für seine wertvolle Unterstützung durch Berichte über die Höhenwetterlage zu aufrichtigem Dank verpflichtet. Zum erstenmal genoss ich hier auch die grossen Vorteile, die sich aus der opfernden Tätigkeit eines Sachverständigen, des Herrn Hauptmann Messner, bei den Füllungsarbeiten für den Führer des Ballons ergaben. Ist es doch ein riesiger Unterschied, ob man schon ermüdet oder noch völlig frisch eine solche Fahrt antritt.