

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100



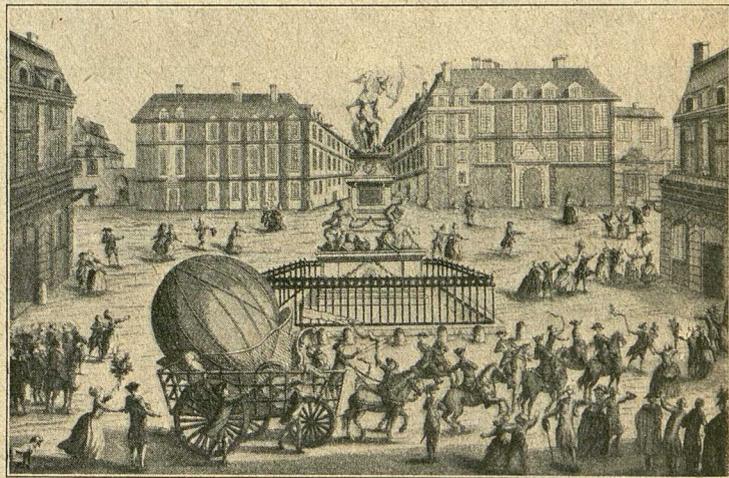
Luftballon für Fußgänger
zur „Erleichterung“ des Gehens

— und hat im übrigen ganz die Form eines Schiffes mit Mastbaum. Die Kugeln sollten möglichst luftleer gemacht werden und dadurch soviel Auftrieb erhalten, daß sie das Schiff durch die Luft tragen könnten.

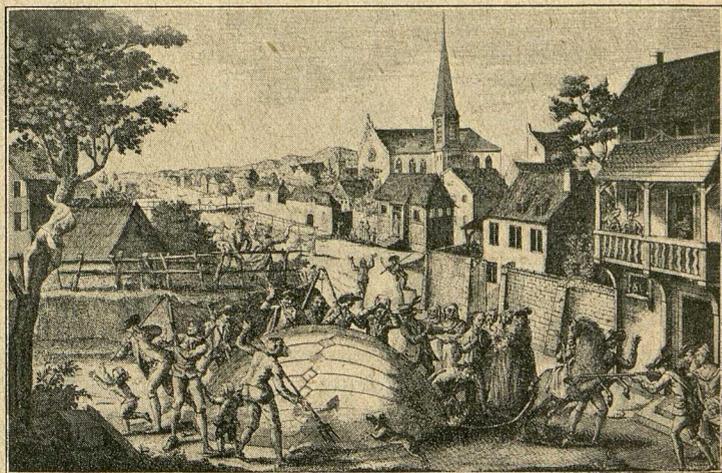
Die ersten erfolgreichen Luftschiffe dieser Art konstruierten aber erst die Brüder Montgolfier in Paris, die ihre Ballons mit Heißluft füllten. Der Start des ersten dieser Ballons in Paris im Jahre 1783 vollzog sich unter allen Anzeichen einer Sensation: „Man kann sich schwer eine erschütterndere Szene denken“, meldet ein zeitgenössischer Bericht, „als die war, als der Ballon am 21. August 1783 zum Champs de Mars, voran die Fackelträger, begleitet von einer Kompanie Infanterie, transportiert wurde. Man trug den Riesenkörper des Ballons vorsichtig durch die Straßen und die nächtliche Stille und das Geheimnisvolle des Zuges wirkte so sehr auf die Menschen, die dem Transport begegneten, daß die meisten ihre Hüte abnahmen wie vor einer Prozession“. Im selben Jahre ereignete sich auch der erste Absturz eines Ballons, die man zuerst unbemannt oder mit Tieren besetzt in die Lüfte steigen ließ. Das Bild, das von diesem Ereignis erhalten ist, ist ebenso köstlich wie der zeitgenössische Bericht darüber, denn die Bauern des Dorfes Conesse, wo sich der Ballon niedersenkte, hielten ihn „für einen riesigen Vogel, sie glaubten, der würde die Welt verschlingen. Endlich lag der Ballon, ein wenig nur atmend, gleich einem Ungeheuer am Boden; nach einer Stunde wagten sich die einfältigen Menschen in die Nähe; und nun begann man auf den Ballon zu schießen, man holte Fleget, um dem Ballon den Caraus zu machen, dann banden sie ihn an den Schweif eines Pferdes und schleiften ihn über die Felder, bis er in Stücke zerlegt war.“ Die französische Regierung gab einen Erlass heraus, daß diese Ballone keine Unholden seien, sondern bald der menschlichen Gesellschaft wichtige Dienste leisten würden.

Zwei Jahre später glückte dem Franzosen Blanchard der erste „Ozeanflug“ von Dover nach Calais. Das „Ballonfieber“ erfaßte damals alle Kreise und auch Goethe ließ in Weimar einen Ballon auf Montgolfiersche Art steigen. 1784 schreibt er an Frau von Stein: „Ich hoffe, Du bleibst meinem Garten und mir getreu. Vielleicht versuchen wir den kleinen Ballon mit einer Feuerprobe. Sage aber niemand etwas, damit es nicht zu weit herumgreift . . .“ Die Professoren der Physik lasen damals fast alle über Gas, brennbare Luft und aerostatische Probleme und ihre Vorlesungen hatten Massen-zulauf, alles beschäftigte sich mit Versuchen. Eine Flut von Bildern und Karikaturen ging durch die Journale, man sah schon die Zeit kommen, wo jeder seinen Privatluftballon hatte und der große Luftomnibus durch die Lüfte gondelte . . .

Das nächste Problem der Luftfahrt war das der Steuerbarkeit. Es tauchten Ballone mit allerlei Segeln und Rudern auf und eine ganz schlaue Anweisung, wie man Luftballone lenkbar machen könne, gab 1801 der Wiener Jakob Kaiserer: er schlug vor, vor den Luftballon gezähmte Adler zu spannen, die eigens dressiert und ähnlich wie eine Pferdegespann durch Leitseile gelenkt werden sollten. Für weitere Fahrten sollten „Reserveadler“ an Bord genommen werden. Die Erfinder waren überhaupt um jene Zeit sehr eifrig tätig. So erfand ein Franzose einen Luftballon zur Erleichterung des Gehens, den man am Oberkörper befestigte; mit großen Rudern schwebte man so durch die Straßen. 1784 tauchte das utopistische Projekt einer „fliegenden Luftstadt“ auf. Es handelte sich allerdings nur um eine Zukunftssatire; ein Rieseballon trug eine förmliche Stadt in die Lüfte, auf der die Reisenden, wie unser Bild zeigt, alle Unterhaltung und Bequemlichkeit fanden.



Vor dem Start zur ersten Ballonfahrt
Transport des Montgolfierschen Ballons zum Flugplatz (1783)



Eine „Notlandung“ im wahrsten Sinne des Wortes
Die erste abgestürzte Montgolfiere fand ein jämmerliches Ende (1783)