Bezugspreis:
Für Dresden vierteljährlich 2 Mark 50 Pf., bei den Kaiserlich deutschen Postanstalten vierteljährlich 3 Mark; außerhalb des Deutschen Reiches Post- und Stempelzuschlag. Einzelne Nummern: 10 Pf.

Erscheinen:
Täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage abends.
Fernspr.-Anschluß: Nr. 1296.

Dresdner Journal.

Ankündigungsgebühren:
Für den Raum einer gespaltenen Zeile kleiner Schrift 20 Pf. Unter „Eingesandt" die Zeile 50 Pf.
Bei Tabellen- und Ziffernsatz entsprechender Aufschlag.

Herausgeber:
Königliche Expedition des Dresdner Journals
Dresden, Zwingerstr. 20.
Fernspr.-Anschluß: Nr 1296.

№ 60. Freitag, den 13. März, abends. 1896.

Amtlicher Teil.

Ernennungen, Versetzungen rc. im öffentlichen Dienste.

Departement des Kultus und öffentlichen Unterrichts. Zu besetzen: die neugegründete 9. ständige Lehrerstelle in Thalheim i. Erzgeb. Kollator: der Gemeinderat daselbst. Das Einkommen der Stelle besteht in 1300 M. Anfangsgehalt, einschließlich 150 M Logisgeld. Gesuche sind bis zum 31. März an den Gemeinderat zu Thalheim einzureichen.

Nichtamtlicher Teil.

Der Besuch des Grafen Goluchowski in Berlin.

Aus Wien wird uns geschrieben:

Alle Mitteilungen, welche bisher über den Berliner Aufenthalt des Grafen Goluchowski hier eingelaufen sind, enthalten übereinstimmend die Versicherung, daß der Verkehr des Leiters der österreichisch-ungarischen Politik mit den deutschen Staatsmännern ein sympathisches Gepräge getragen habe und daß in den mit diesem Verkehre verknüpften Erörterungen der internationalen Lage eine erfreuliche Harmonie der Anschauungen zum Ausdruck gekommen sei.

Allem Anscheine nach hat sich die bedeutsame Episode des Berliner Besuches unseres Ministers des Äußern ganz anders abgespielt, als es nach den Erwartungen gewisser journalistischer Konjekturalpolitiker der Fall sein sollte. Die Gegner des Dreibundes, die in verschiedenen Redaktionsstuben zu Paris, London und St. Petersburg ihr Unwesen treiben, hatten das Programm für jenen Besuch ihrerseits schnell fertig gebracht. Nach ihren unfehlbaren Vorhersagungen war der Zweck des Meinungsaustausches zwischen den Staatsmännern der verbündeten Reiche zunächst die Feststellung eines Planes, nach welchem die Lossagung der Kaisermächte von der Allianz mit Italien angebahnt werden könnte. Des weiteren wurde für den Fall einer raschen Einigung über ein solches, angesichts der italienischen Niederlage gewiß höchst edelsinniges Vorgehen bereits ein zweiter Programmpunkt aufgestellt: die Diskussion der Frage, ob die deutsch-österreichische Politik das Zusammenwirken mit Rußland oder ein solches mit England anstreben solle. Den Verbreitern dieser Versionen schwebte offenbar der Gedanke vor, daß eine solche Diskussion zu den von ihnen gewünschten Mißhelligkeiten führen dürfte, wenn diese nicht schon bei der Besprechung des „Projektes", betreffend die schnöde Preisgebung Italiens, ausbrechen würden.

Die Leute, welche das Leserpublikum mit derartigen Enthüllungen belästigten, haben dadurch nur neuerdings bewiesen, daß man sich in den Kreisen der dreibundfeindlichen Journalistik nie und nimmer zum Verständnisse der Eigenart des mitteleuropäischen Friedensbundes wird emporschwingen können. Die alberne Ausstreuung von der bevorstehenden Lockerung der Beziehungen Deutschlands und Österreichs zu Italien hat nur ihren Urhebern Unehre gemacht, denn sie hat gezeigt, wie man in manchen Sphären der betreffenden Länder die Pflichten der Bundestreue auffaßt. Diese Auffassung ist aber in Wien und in Berlin nicht einen Moment zur Geltung gekommen. Die Monarchen Österreich-Ungarns und Deutschlands haben unmittelbar nach dem Eintreffen der Kunde von der Katastrophe bei Adua dem italienischen Verbündeten ihre herzliche Anteilnahme in Worten ausgesprochen, welche jeden Zweifel an der Fortdauer des bisherigen Verhältnisses zwischen den Kaisermächten und Italien ausschließen und diese Äußerungen konnten nur erfolgen, weil man hier wie dort mit Bestimmtheit wußte, daß auch der andere Verbündete die gleichen Gesinnungen hege.

So war denn die Frage der Haltung Österreich-Ungarns und Deutschlands gegenüber Italien bereits geklärt, bevor Graf Goluchowski seine Fahrt nach der deutschen Hauptstadt antrat. Der Meinungsaustausch des Ministers mit den deutschen Politikern konnte diese Frage nur insoweit berühren, als es sich um die äußerliche Kennzeichnung der Fortdauer der Entente mit Italien und um die sachliche Erörterung der Einzelkonsequenzen handelt, welche aus den Vorgängen in der Erythrea in der Richtung der moralischen und finanziellen Unterstützung des Verbündeten etwa zu ziehen wären. Auch in dieser Hinsicht dürfte nach unseren Informationen eine vollkommene Übereinstimmung zwischen den deutschen und den österreichischen Regierungsfaktoren konstatiert worden sein.

Das interessante Thema von der „Wahl" zwischen einem Einvernehmen mit Rußland und der Zulassung einer Annäherung Englands an den Dreibund ist in Berlin in den letzten Tagen vermutlich eingehend berührt worden, gewiß aber nicht so, wie die publizistischen Dreibundsfeinde es vermuteten. Nach den Prinzipien, welche die Grundlage des Dreibundes bilden, kann eine solche „Wahl" in dem behaupteten Sinne gar nicht diskutiert werden. Zu wählen hätte man nur dann, wenn die verbündeten Kaisermächte sich darüber entscheiden müßten, ob sie in dem britisch-russischen Interessengegensatze an die Seite des einen oder des anderen Teiles treten wollten. Eine derartige Stellungnahme ist aber heute ganz und gar nicht geboten, und die Alliierten können daher im Sinne ihrer allgemeinen Friedenstendenz das Entgegenkommen jeder Macht wohlwollend gutheißen, welche eine Annäherung zu ehrlich friedlichen Zwecken durchführen will. Wer die Anschauungen und Bestrebungen des Dreibundes teilt, kann sich ihm jederzeit anschließen. Gebeten darum wird niemand. Das ist eine sehr einfache und klare Situation. In der Erkenntnis derselben sind zweifellos die Diplomaten des Dreibundes völlig einig.

Gegen die fakultative Zivilehe,

für deren Einführung durch das Bürgerliche Gesetzbuch bekanntlich die konservative Partei einzutreten sich entschlossen hat, nimmt heute die „Nordd. Allg. Ztg." in folgender Ausführung Stellung:

Gegenüber der Aktion, welche gegenwärtig zu Gunsten der Einführung der fakultativen Zivilehe in das Bürgerliche Gesetzbuch in Scene gesetzt wird, kann nächdrücklich genug darauf hingewiesen werden, daß der Entwurf mit dem Grundsatz der obligatorischen Zivilehe nur den seit 20 Jahren in Deutschland bestehenden Rechtszustand aufrecht hält. Wenn in Blättern konservativer Richtung behauptet wird, der § 1300 des Entwurfes, um den es sich hier handelte, gehe weiter, als das bisher geltende Recht, und lasse für die kirchliche Trauung keinen Raum mehr, so ist dies thatsächlich unrichtig. Denn im Einführungsgesetze (Art. 45) ist — ebenso wie in § 82 des Personenstandsgesetzes vom 6. Februar 1875 — ausdrücklich vorgesehen, daß die kirchlichen Verpflichtungen in Bezug auf die Trauung auch durch die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches nicht berührt werden.

Die Gründe, welche sich für die fakultative Zivilehe geltend machen lassen, sind namentlich bei der preußischen Gesetzgebung im Jahre 1874 und später bei Erlaß des Reichsgesetzes vom 6. Februar 1875, durch das die obligatorische Zivilehe allgemein in Deutschland eingeführt worden ist, reiflich erwogen und eingehend erörtert worden. Nach sorgfältigster Abwägung aller Verhältnisse gelangte man damals zu dem Entschlusse, der obligatorischen Zivilehe, die in einzelnen Landesteilen schon seit Beginn des Jahrhunderts bestanden hatte, den Vorzug zu geben. Hierfür waren nicht nur die Rücksichten auf die staatliche Autorität und das Bestreben entscheidend, die aus der Ehe entspringenden Rechte und Pflichten durch staatliche Beurkundung zu sichern. Es wurden vielmehr namentlich auch die Interessen der Kirche selbst berücksichtigt, deren praktischen Bedürfnissen man durch die obligatorische Zivilehe mehr zu entsprechen glaubte, zumal dadurch die Abschwächung der Bedeutung des kirchlichen Aktes, welche sich notwendig aus der in der fakultativen Zivilehe liegenden Gleichstellung der staatlichen mit der kirchlichen Eheschließung ergiebt, vermieden wird.

Die Erfahrungen, welche man während dieses zwanzigjährigen Zeitraumes mit der obligatorischen Zivilehe gemacht hat, sind nach keiner Richtung dazu angethan, ein Abgehen von dem bestehenden Rechte, in das sich die Bevölkerung und die Behörden eingelebt haben, als erforderlich oder auch nur als wünschenswert erscheinen zu lassen. Daß das kirchliche Leben, wie anfangs befürchtet wurde, während dieses Zeitraumes durch die Handhabung der Vorschriften über die obligatorische Zivilehe eine Einbuße erlitten habe, wird füglich nicht mehr behauptet werden können. Weder der Umstand, daß der Staat zur Sicherung seiner Aufgaben einen der kirchlichen Feier vorhergehenden staatlichen Akt verlangt, noch der Gedanke, daß dieser Akt als der rechtsbegründende anzusehen ist, haben die Bedeutung der kirchlichen Trauung zu verringern vermocht. Wie vielfach zutreffend betont wird, hat sich in weiten Kreisen der Bevölkerung das Gefühl eines Gegensatzes zwischen der Eheschließung vor dem Standesbeamten und der kirchlichen Trauung allmählich abgeschwächt und verloren. An dieser Anschauung zu rütteln, kann weder im Interesse des Staates, noch im Interesse der Kirche liegen.

Kann es hiernach nicht zweifelhaft sein, daß die Annahme des konservativen Antrages weniger einen Vorteil gegenüber dem vom Entwurfe vorgeschlagenen Rechtszustande vom religiösen Standpunkte aus bedeuten, als vielmehr eine Prinzipienfrage zu Gunsten der Antragsteller entscheiden würde, so erscheint die Einbringung des Antrages doppelt bedenklich, wenn erwogen wird, daß er, selbst wenn er in der Kommission und im Plenum des Reichstages eine Mehrheit finden sollte, auf die Zustimmung des Bundesrates keinesfalls zu rechnen haben würde. Seine Annahme im Reichstage würde das Zustandekommen des Bürgerlichen Gesetzbuches gefährden, ohne irgendwelche Vorteile, vom Standpunkte der Antragsteller aus betrachtet, zu gewähren. Würde man sich gegenüber der ablehnenden Haltung des Bundesrates dafür entschließen, das Eherecht überhaupt aus dem Bürgerlichen Gesetzbuch auszuscheiden, so wäre hiermit für die Antragsteller nichts gewonnen; denn es müßte dann bei der bestehenden Regelung der Materie verbleiben, und auch für den Fall einer Neuregelung würde sie kaum zu einem dem Antrage günstigen Ergebnis gelangen. Auf der anderen Seite unterliegt es den schwersten Bedenken, einen so wichtigen Teil des Familienrechts aus dem neu einzuführenden Gesetzbuch auszuscheiden; die Ausscheidung würde eine nicht zu rechtfertigende Verstümmelung des Werkes bedeuten. Würde aber unter diesem Gesichtspunkte der Bundesrat seine Zustimmung zu der Ausscheidung versagen, so stände man vor der Möglichkeit des Scheiterns des ganzen, so mühevoll entstandenen, großen Gesetzgebungswerkes.

* In dem gestrigen Artikel „Wahlreform in Nordamerika" ist ein sinnentstellender Druckfehler stehen geblieben. Auf der 4. Spalte der 1. Seite in Zeile 42 von oben muß es statt „den meisten Wählern wird durch die Bestimmungen der neuen Verfassung die Majorität gesichert", heißen: „den weißen Wählern", (im Gegensatze zu den Negern).

Tagesgeschichte.

Dresden, 13. März. Se. Majestät der König nahmen im Laufe des heutigen Vormittags die Vorträge der Herren Staatsminister im Königl. Residenzschlosse entgegen.

— Ihre Majestät die Königin und Ihre Kaiserl. und Königl. Hoheit die Frau Großherzogin von Toscana zeichneten heute vormittag das Krüppelheim in den Trachenbergen, sowie das Asyl für arme Kinder in der Lößnitzstraße mit Allerhöchst- und Höchstihrem Besuche aus.

— Ihre Königl. Hoheit die Frau Prinzessin Johann Georg begab Höchstsich heute vormittag 8 Uhr 42 Min. in Begleitung der Ehrendame Freifrau v. Finck und des Adjutanten Premierlieutenants v. Nostitz-Wallwitz nach Leipzig, um der Eröffnung der Ausstellung, welche der unter dem Protektorate Ihrer Königl. Hoheit stehende Verein „Leipziger Kunstfreundinnen" veranstaltet hat, beizuwohnen. Die Durchlauchtigste Frau Prinzessin gedachte heute nachmittag 4 Uhr 5 Min. in Dresden wieder einzutreffen.

Dresden, 13. März. Die zum Besuche Ihrer Königl. Hoheiten des Prinzen und der Frau Prinzessin Friedrich August hier anwesende Frau Erzherzogin Alix, Großherzogin von Toscana, Kaiserl. und Königl. Hoheit, wird morgen, Sonnabend, 11 Uhr 25 Min. vormittags vom Böhmischen Bahnhof wieder abreisen. Die Durchlauchtigste Frau Prinzessin gedenkt, der Frau Großherzogin bis Brünn das Geleite zu geben und Dienstag abend nach Dresden zurückzukehren.

Deutsches Reich.

* Berlin, 12. März. Se. Majestät der Kaiser nahmen heute vormittag die Vorträge des Kriegsministers und des Chefs des Militärkabinetts entgegen. Aus Anlaß des Geburtstags Sr. Königl. Hoheit des Prinzregenten Luitpold von Bayern waren zur heutigen Frühstückstafel zahlreiche Einladungen, insbesondere an die Herren der Bayerischen Gesandtschaft, ergangen.

— Der Bundesrat hat in seiner heutigen Sitzung der Vorlage über die Ausprägung von Fünfpfennigstücken die Zustimmung erteilt. Den zuständigen Ausschüssen wurden überwiesen der Entwurf von Vorschriften über die Abgabe stark wirkender Arzneimittel sowie über die Beschaffenheit und Bezeichnung der Arzneigefäße und Standgefäße in den Apotheken, die allgemeine Rechnung über den Reichshaushalt für das Etatsjahr 1892/93 und der Gesetzentwurf über den Abgabentarif für den Kaiser Wilhelm-Kanal. Außerdem wurde über die Wiederbesetzung einer Mitgliedstelle beim Bundesamt für das Heimatwesen sowie über die Besetzung einer Ratsstelle beim Reichsgericht und über eine Reihe von Eingaben Beschluß gefaßt. — Zu dem Beschlusse über die Ausprägung von Fünfpfennigstücken wird noch berichtet: Nach den Bestimmungen des Münzgesetzes vom 9. Juli 1873 soll der Gesamtbetrag der Nickel- und Kupfermünzen 2½ M. für den Kopf der Bevölkerung, somit nach der 1890er Volkszählung rund 123⅓ Millionen Mark, nicht übersteigen. Bis Ende Januar sind nach Abzug der wieder eingezogenen Stücke erst etwa 65½ Millionen hergestellt worden, demnach würden noch nahezu 58 Millionen ausgeprägt werden dürfen. Da von dem zuletzt im Jahre 1892 ausgeprägten Betrage von etwa 2 Millionen Mark Fünfpfennigstücken nur noch 188 312,90 M. zur Verfügung stehen, so hat der Bundesrat mit Rücksicht auf die fortdauernden erheblichen Anforderungen des Verkehrs in seiner heutigen Sitzung beschlossen, einen weiteren Betrag von Fünfpfennigstücken in Höhe von etwa 2 Millionen Mark ausprägen zu lassen und die Prägung nach den bestehenden Bestimmungen auf die einzelnen Münzstätten zu verteilen.

— Bei dem Diner, welches heute abend der Reichskanzler Fürst zu Hohenlohe-Schillingsfürst zu Ehren des Kaiserl. und Königl. Österreichisch-Ungarischen Ministers der auswärtigen Angelegenheiten Grafen Goluchowski gab, hatte Graf Goluchowski den Mittelplatz an der Tafel eingenommen, während ihm gegenüber der Hr. Reichskanzler Platz nahm. Zur Rechten des Österreichisch-Ungarischen Ministers saß zunächst der Botschafter v. Szögyeny, dann folgten der Türkische Botschafter Galib Bey, Fürst v. Lichnowsky, der Staatsminister Frhr. v. Marschall, Sektionsrat v. Mercy, der Gesandte Graf v. Pourtalès, der Legationssekretär Graf Coronini und Rittmeister Graf v. Schönborn. Links neben dem Grafen Goluchowski saßen: der spanische Botschafter Mendez de Vigo, der Fürst zu Fürstenberg, der bayerische Gesandte Graf v. Lerchenfeld, der Herzog von Ratibor, der Introducteur des diplomatischen Corps, Kammerherr v. Usedom, der Militärbevollmächtigte Prinz zu Schönburg, Oberst v. Budденbrock, der Attaché Baron Inkey und Pallin und der geh. Regierungsrat Günther. Zur Rechten des Hrn. Reichs-

Kunst und Wissenschaft.

Graf Zeppelin über sein lenkbares Luftschiff.

Generallieutenant Graf Zeppelin hat am Dienstag im Verein für Luftschiffahrt in München seine Ideen über ein lenkbares Luftschiff dargelegt. Es müßte etwas Wunderbares sein, begann der Redner, sich hoch oben im Äther zu wiegen und niederzuschauen auf Berg und Thal, auf das Thun und Treiben der Leute. Welche Umwälzung müßte die Folge sein, wenn man sich nach beliebigen Punkten der Erde im Fluge versetzen könnte! Ist es eine Träumerei, oder kann sich dieser Traum verwirklichen? Viele haben sich mit der praktischen Lösung der Frage befaßt und die Zahl derjenigen ist keine kleine, die glauben, eine Lösung gefunden zu haben, und unter diesen bin auch ich. Auf verschiedenen Wege wurde es versucht, die Frage zu lösen. Man konstruierte Flugmaschinen, welche schwerer sind als die Luft. Die bekanntesten Versuche sind wohl die von Maxim und Wellner. Als aber Maxim im Sommer 1894 seinen ersten Aufflug versuchte, brach von den Schienen, welche den Lauf des Fahrzeuges bestimmen sollten, eine unter dem Drucke des starken Auftriebes zusammen und das Fahrzeug sollte sich nicht wieder von der Erde erheben, auf die es unsanft geschleudert wurde. Nicht besser würde es Wellners Segelradmaschine und allen ähnlichen, wenn auch noch so fein berechneten Flugmaschinen ergehen. Es ist wahrscheinlich, daß sie fliegen könnten, aber woher den ausgebildeten Führer nehmen, der genau weiß, in welchem Augenblick, wie schnell und wie stark er hier einen Hebel rücken, dort ein Steuer verstellen muß, um die gerade passende Fluglage zu erhalten, und der die nötigen Griffe infolge langer Uebung gewissermaßen ohne Überlegen, dem Gefühl nach, immer rechtzeitig, immer richtig ausführt. Das kleinste Versehen, wie die geringste Störung im Gang der Maschine ist sicheres Verderben. Die zweite Art, das Problem zu lösen, ist die, daß der Mensch selbst ein integrierender, ein Hauptteil seiner Maschine werde, daß er das der Maschine fehlende instinktmäßige Handeln ersetze. Sehr beachtenswert sind in dieser Hinsicht die Bemühungen Lilienthals in Berlin, den persönlichen Flug mit großen Flügeln zu erlernen. Er hat es bereits dahin gebracht, von einer Anhöhe herab mehrere hundert Meter weit, allerdings nur in der Richtung gegen den Wind, zu fliegen.

Gegenüber allen Anordnungen, bei welchen das Gewicht des Fahrzeuges durch Menschen- oder Maschinenkraft gehoben werden soll, hat das durch Gas oder verdünnte Luft getragene Luftschiff den ungeheuren Vorteil voraus, daß es, außer im Falle eines Brandes, niemals jählings herabstürzen kann. Wir sehen daher auch den Ballon sowohl an der Fessel, als freifliegend allenthalben in Gebrauch. Tausendfältige Erfahrung hat dahin geführt, daß auch die Landung von Freiballons bei der nötigen Umsicht kaum noch gefährlich erscheint. Aber solange diesen Ballons keine ausreichende Eigenbewegung gegeben wird, sind sie dem Spiel der Lüfte preisgegeben. Nur das Aufsuchen im allgemeinen günstiger Windrichtungen in verschiedenen Höhenlagen gestattet einigermaßen, einem bekannten Ziele nahe zu kommen. Auf diese Weise ist es dem englischen Major Anderson bereits zweimal gelungen, in Woolwich aufzusteigen und unter Benutzung verschiedener Windströme, wie beabsichtigt, im Lager Aldershot zu landen. Mittels eines Schlepptaues, das über das Land oder das Wasser gleitet, giebt der Schwebe Andrée dem vom Winde getriebenen Ballon eine Hemmung. Indem er ferner Segelflächen zur Windrichtung geneigt stellt, erreicht er es, daß seine Fahrt nicht unbedeutend nach der von ihm gewollten Seite aus der Windrichtung abweicht. Wir können hierin aber noch keine befriedigende Lösung des Problems der Lenkbarkeit erkennen. Erst wenn der mit vollkommener Ruhe tagelang dahin schwebende und seine Bürde sicher tragende Ballon mit eigener Kraft nach jeder beliebigen Richtung hingetrieben werden kann, werden wir das erschnte Ziel erreicht haben.

Eine Reihe von Versuchen ist diesem Ziele bereits sehr nahe gekommen. Das französische Militärluftschiff „La France" hat durch eine Reihe von Fahrten, bei welchen es selbst bei ziemlich starkem Winde an seinen Ausgangspunkt zurückkehrte, jeden Zweifel an der Lenkbarkeit solcher Fahrzeuge auch bei den Ungünstigsten beheben müssen. Vollauf genügen konnte „La France" aber wegen zweier wesentlicher Mängel noch nicht: 1) war ihre nur vorübergehend erreichte, größte Geschwindigkeit von 6,5 m in der Sekunde gegenüber stärkeren Luftströmungen nicht ausreichend; 2) ließen sich mit der ohne Ueberlastung nicht zu verlängernden Betriebsdauer ihres Elektromotors von höchstens ¾ Stunden keine Fahrten in solche Ferne ausführen, daß sich die Anwendung eines so großen und kostspieligen Apparates gelohnt hätte. An dem Tage, an welchem ein Fahrzeug gebaut sein wird, das die Eigenschaften der „La France" besitzt, aber diese beiden Hauptmängel glücklich überwindet, ist das Problem, ferne, in beliebiger Richtung liegende Ziele durch die Luft erreichen zu können, endgiltig gelöst.

So habe auch ich vor fünf Jahren mich an die Arbeit gemacht, meine längst über die Art der Ausführung gehegten Gedanken zu einem förmlichen Entwurf zu gestalten. Meine Fahrzeuge unterscheiden sich von den bisherigen Typen 1) durch ein festes geschlossenes Gehäuse, in welchem das Gas in eigenen Zellen völlig geschützt sich befindet, 2) liegt der Raum für Bemannung, Motor u. s. w. mit dem Gehäuse fest verbunden dicht unter diesem, 3) sind zwei Schrauben an den Seiten des Gehäuses symmetrisch zur Längsachse und in Höhe des Widerstandsmittelpunktes des Fahrzeug-Querschnittes angebracht. Ein Luftschiff muß, um brauchbar zu sein, sich vor allem in die Luft erheben können. Nun ist das Gewicht aller zum Bau verwendeten Materialien auf das genaueste ermittelt worden. Die Größe der Stücke ergab sich aus den vollständig ausgeführten Konstruktionszeichnungen, und überall wurden reichliche Zuschläge gemacht. Die einzelnen Teile des Motors wurden sorgfältig gewogen, ebenso das Betriebsmaterial und das Kühlwasser für je zehn Fahrstunden, ferner das Gewicht der Bemannung, des Mundvorrates, der Instrumente u. s. w. reichlich veranschlagt. Indem habe ich nunmehr eine Seidenhülle in Anwendung gebracht, die mit größter Leichtigkeit die höchste Undurchlässigkeit verbindet. Also das Gewicht ist bei meinem Entwurfe richtig ermittelt, der Raum zur Aufnahme der Gasmenge, welche dieses Gewicht zu heben vermag, ist vorhanden. Somit muß ein danach erbautes Fahrzeug sich in die Luft erheben.

Zum anderen muß ein Luftschiff, um lange Reisen ausführen und dabei ihm etwa günstige Windströme nach oben und unten aufsuchen zu können, befähigt sein, ausdauernd zu schweben und innerhalb einer Höhe von mindestens 1000 m beliebig auf- und niederzusteigen. Die Anforderung der Dauerfahrt schließt das Auswerfen von Ballast, um zu steigen, und das Auslassen von Gas, um zu sinken, aus. Meine Fahrzeuge werden deshalb einfach nach auf- oder abwärts mittels Gewichtsverlegung gestellt und durch die gleichlaufend mit ihrer Längsachse wirkenden Triebwerke in der gewollten Richtung weitergeführt. Da sich nun aber bei der Fahrt nach oben in die dünneren Luftschichten das Gas ausdehnt, so muß ihm hierzu der Raum gelassen sein, wenn man nichts davon ausströmen lassen und damit an Auftrieb verlieren will. Dementsprechend ist der Gasraum in den Fahrzeugen so bemessen, daß, bei Ausrüstung für zehnstündige Fahrt, es über 1100 m ohne Gasverlust aufsteigen kann. An den Fahrzeugen mit Eigenbewegung streicht ferner die Luft lebhaft