

Bulsnitzer Tageblatt

Sonnabend, 26. Mai 1928

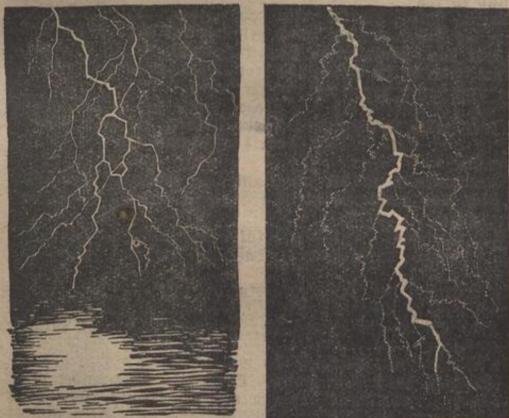
2. Beilage zu Nr. 122

80. Jahrgang

Zur Belehrung und Kurzweil

Wie entstehen Blitz und Donner?

Die ersten Frühlingsgewitter über Deutschland warfen uns die Frage auf, wie entstehen Blitz und Donner. Bis ins 18. Jahrhundert hinein glaubten sogar die Gelehrten, daß der Blitz nur eine Entzündung der Dünste sei, die von der Erde aufsteigen. Unsere Leser wissen, daß Blitz und Donner elektrische Entladungen sind. Der Blitz ist eine Entladung der elektrischen Spannung, die zwischen Wolken oder zwischen Erde und Wolken sich gebildet hat. Der Donner



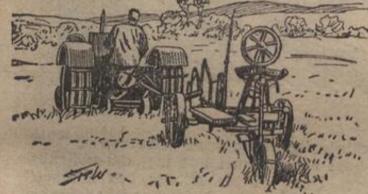
Verästelter Blitz

Einlinienblitz

entsteht durch das Ueber schlagen des elektrischen Funkens durch die Luft und scheint erst nach dem Blitz zu entstehen. In Wirklichkeit treten beide gleichzeitig auf, nur daß der Schall sich viel langsamer fortpflanzt als das Licht und darum erst später wahrgenommen wird. Man glaubt allgemein, daß der Blitz in Zickzackform die Luft durchfährt. Unsere photographischen Aufnahmen zeigen jedoch ganz andere Gestaltungen. Meist verläuft der Funke in einer ziemlich ausgedehnten, geschlängelten Bahn, wobei sich Abzweigungen ähnlich Ästen eines Baumes bilden. Mitunter bildet der Blitz fast eine gerade Linie, die dunkle, astartige Ausläufer zeigt.

Kraftmotors Siegeszug auf dem Lande

Jeder begüterte Landwirt ist bestrebt, seinen Betrieb so praktisch wie möglich auszubauen, um eine schnelle, vorteilhafte Bewältigung der verschiedensten Arbeiten zu ermöglichen. Mensch und Pferd sind so immer mehr den maschinellen Geschäftsträften gewichen. Fast auf jedem größeren Bauernhofe hört man jetzt das Singen des elektrischen Motors, der das veraltete Göpelwerk zum Stillstand gebracht und dem Pferde eine schwere gesundheits-schädliche Arbeit abgenommen hat. Auf Hof und Feld ist vielfach die Lokomobile erschienen. Große Pflüge werden von ihr hin und hergezogen und erzeugen viele Pferdekraft. In der Maschine entsteht für das Pferd ein Ritual, der es immer mehr verdrängen wird. Doch nicht jede Arbeit kann die Maschine verrichten. Wo sie versagt, ist das Pferd stets der Retter. — Wo nun findet der Kraftmotor seine Anwendung? Auf dem Hof steht der elektrische Motor den Dreschkästen, die Schrotmühle, die Häckselmaschine, den Rübenschneider, die Kreisfähe und die Pumpen in Betrieb. Auf dem Felde aber arbeitet man mit dem Kraftmotordresch, der, mit einer Riesenschleibe versehen, die gleiche Leistung ohne Elektrizität verrichtet. — Auf aröberem Garmen,



Kraftmotor beim Pflügen

Das Fällen von Bäumen



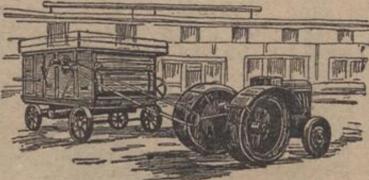
Das Fällen von Bäumen

Kraftmotor mit Kreisfähe



Kraftmotor mit Kreisfähe

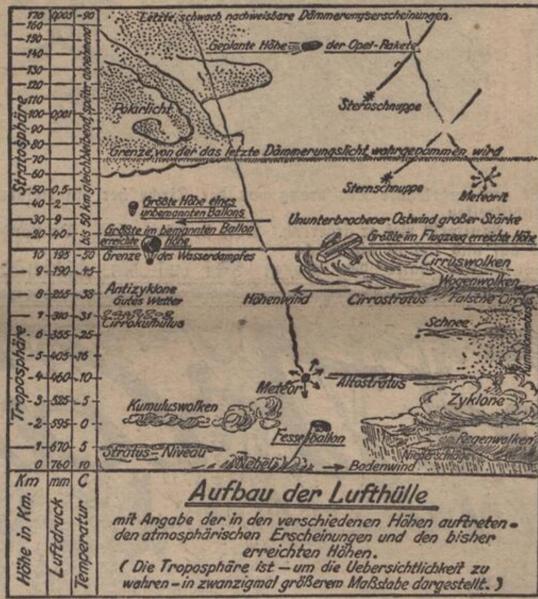
in Amerika z. B., muß die Landarbeit schneller bewältigt werden, als das durch Pferdekraft möglich ist; denn „Zeit ist Geld“. Der Kraftmotor zieht hier den Pflug und gleichzeitig die an ihn gekettete Sämaschine und Geräte, die alles verrichten, wozu sonst etwa zwölf Pferde und zehn Menschen erforderlich wären.



Antrieb für die Dreschmaschine

Die Eroberung der Stratosphäre.

Nach dem Bau des ersten Raketenflugzeuges will man an die Erforschung der höheren Luftschichten herangehen. Es handelt sich also bei der Erprobung der Möglichkeit, mit einem Raketenflugzeug in größte Höhen gelangen zu können, um etwas anderes als nur um einen Versuch, der als tollkühnes Sportunternehmen anzusprechen ist. Eine wissenschaftliche Erforschung der Luftatmosphäre wird mit der Ausnutzung der Erfindung des Raketenflugzeuges Baller-Sanders angestrebt. Mit dem



Aufbau der Lufthülle

mit Angabe der in den verschiedenen Höhen aufgetretenen atmosphärischen Erscheinungen und den bisher erreichten Höhen.
(Die Troposphäre ist — um die Uebersichtlichkeit zu wahren — in zwanzigmal größerem Maßstabe dargestellt.)

Raketenflugzeug will man bis in eine Höhe von 15 000 Meter gelangen. Unsere Zeichnung gibt ein anschauliches Bild davon, was unter der Stratosphäre und unter der Troposphäre zu verstehen ist.

Wie kann der Mensch sich nun in dieser sogenannten Stratosphäre behaupten? Schon der bekannte Himmelschreiber, der in fast allen Städten in 4000 Meter Höhe seine Reklamebuchstaben an die Himmelswand schrieb, klagte über eine grausame Eiseskälte, die es nicht gestattete, lange Zeit dort oben in diesen einamen Höhen zu verweilen. Dünne Luft, schneidende Kälte und atembeklemmender atmosphärischer Druck sind die erschwerenden Kennzeichen der Lebensbedingungen innerhalb der Stratosphäre. Schon die kühnen Bergsteiger, die den höchsten Gipfel der Welt, den Mount Everest, erklimmen wollten, mußten erfahren, daß die Höhen über 7000 Meter dem Menschen ungeachtet aller Sauerstoffapparate sehr gefährlich sind. Aber das große Ziel lockt. Gelingen die Opelschen Versuche mit dem Raketenflugzeug, dann ist auch die Frage der Ozeanflüge praktisch gelöst; denn die Meteorologie vertritt den Standpunkt, daß in Höhen von 8000 Meter und darüber fast immer absolut heiterer Himmel und nur eine ganz schwache Windströmung bestehen, dagegen niemals Nebel und starke Stürme herrschen können, die sich erst in den unteren Luftatmosphären bilden.

Es ist erwiesen, daß die Witterungsmomente, die den größten Einfluß auf die Luftfahrt haben, lediglich der Nebel und der Sturm sind. Gerade aus diesem Grunde mußten sich die Transoceanflieger und auch Dr. C. E. G. bei seinem schönen Unternehmen, den „L. S. 127“ nach Nordamerika von Friedrichshafen zu steuern, immer nach dem Wetter richten, und von Dr. C. E. G. ist bekannt, daß er seinerzeit in der Nähe von Neufundland einem großen Sturmfeld ausweichen mußte und lieber einen Umweg von einigen hundert Kilometern mit in den Kauf nahm, als zu riskieren, das so wertvolle Luftschiff durch Sturm zu gefährden oder gar der Vernichtung anheimzugeben. Die Schwierigkeiten eines Ozeanfluges von Ost nach West sind zur Genüge bekannt, und man weiß durch die vielfachen Opfer an Menschenleben und durch den kühnen, siegreichen „Bremen“-Flug, daß es die vorherrschenden West- und Südwestwinde sind, die auf einem Fluge von Osten nach Westen einen ungeheuren Druck auf jeden in der Luft befindlichen Körper, sei es nun ein lenkbares Luftschiff wie „L. S. 127“ oder ein Flugzeug wie die „Bremen“, ausüben, der nur durch gewaltige Motorenkraft ausgeglichen oder nur behoben werden kann.

Würde sich die meteorologische Annahme als absolut richtig erweisen, daß man in den Höhen von über 7000 Meter nach den bisherigen, mit Hilfe von Registrierballonen durchgeführten Luftmessungen fast ausschließlich nebelfreie und heitere Luftschichten antrifft, und ferner ganz mächtige Ostwinde, die also einen Flug von Europa nach Amerika unter allen Umständen fördern würden, wenn das Flugzeug erst eine Höhe von 8000 Metern erreicht hat, so wäre dies praktisch, daß in der Tat gewaltige Transportschiffe bzw. Transportflugzeuge bauern zwischen Europa und Amerika verkehren könnten, ohne eine Gefährdung durch Sturm und Unwetter befürchten zu müssen. Dann wäre auch ein Flug von Europa nach Asien und nach Australien gefahrlos und regelmäßig möglich. Die Voraussetzung hierfür ist in allen Fällen: Wie können die Menschen diese Höhen- und zugleich Temperaturunterschiede erstreben und ausgleichen? Diese Frage soll mittels des Opelschen Raketenluftschiffes beantwortet werden.

Charlie Chaplin

ging es seinerzeit in London, da er noch in einem Vorstadt-Tingeltangel mit Keulen jonglierte und auf dem Seil tanzte, hundsmiterabel. Nicht einmal die paar Pence für Zigaretten hatte er. Allerhand Unkraut rauchte er, das er sich aus den Zigarettenstummeln seiner Freunde zusammenknetete. Täglich watschelte Charlie an einem kleinen Tabakladen vorbei. Und weil er auch kein Geld für Streichhölzchen hatte, ging er tagtäglich in den Laden, küftete artig den kleinen, steifen Hut, nahm eine seiner Patentzigaretten aus der Blechdose, zog an dem Gashebel, daß die Flamme hochschloß, nahm sich Feuer, küftete wieder den Hut und watschelte hinaus. Das ging Wochen hindurch. Bis dem Händler die Gebuld riß. Chaplin kam wieder in das Geschäft, zog den Gashebel und rauchte sich eine an. Der Kaufmann ballte die Faust und kopfte wütend auf das Pult: „Wer sind Sie denn eigentlich?“ Charlie machte einen tiefen Knids: „Wie, Sie kennen mich noch nicht? Ich bin doch der kleine Mann, der sich täglich Feuer holt!“

Der Briefmarkensammler.

Die neuen Honduras-Marken. Aus der im Erscheinen begriffenen neuen Serie von Honduras sind jetzt einige weitere Werte erschienen. Auch sie muten in Zeichnung und Ausstattung primitiv an, wie die bisher erschienenen Werte dieser Serie. Es sind jetzt weiter zu verzeichnen: 5 C. violettbraun, 6 C. grauschwarz, 10 C. blau, 15 C. dunkelblau, 20 C. schwarzblau, 30 C. braun, 50 C. hellblau und 1 Peso ziegelrot. Die Markenbilder zeigen in der angegebenen Reihenfolge eine Pinte im Nationalpark, den Regierungspalast, das Bildnis von Ponciano Leiva, ein Bildnis von Carlo Aurelio Son, einen Indianer, die Landkarte von Honduras, ein Bildnis von Juan Lindo und das Bild der Kolumbusstatue.

Ein neues Markenland in Sicht. In den Pyrenäen besteht die kleine Republik Andorra, die politisch unter französischem Schutz steht, während die Post von der spanischen Postverwaltung besorgt wird. Nun ist zu Beginn dieses Jahres in der Hauptstadt des Landes, Andorra la Vieja, ein eigenes Hauptpostamt eingerichtet worden, und die Regierung hat dieses Ereignis zum Anlaß genommen, um bei der spanischen Post die Abschaffung der bisher benutzten spanischen Postwertzeichen und die Einführung eigener Marken zu beantragen. Wenn diesem Ersuchen wirklich stattgegeben werden sollte, dann werden wir also in Europa wieder noch ein neues Markenland haben und in unserem Album dafür eine neue Seite frei machen müssen.

Für Handwerker u. Bastler

Zur Lederfärbearbeit gehören folgende Werkzeuge: ein Hammer, ein Treibeisen, mehrere Perlungen, ein Modellier-eisen, ein Pauferstift, eine Ahle, ein Messer, mehrere Treibringe, eine ganze und eine halbe Sternpunze, schließlich ein Solnhofener Stein.

Um Holz violett zu beizen, kann man 1 Teil Anilinolettl in 2½ Teilen Spiritus lösen; durch Verdünnen mit Spiritus erhält man dann jeden gewünschten Farbton. Ein anderes Beizeverfahren für Violett besteht darin, daß man das Holz zunächst mit Indigo-beize blau färbt und dies dann mit einer Rotbeize überfährt.

Mauerputz wird unbedingt wetterbeständig, bedeutend härter und unzerfrierbar, wenn man ihn vollkommen, d. h. bis auf den Stein, mit Magnesiumsulfat tränkt. Dadurch erhält der Putz einen gleichmäßigen Farbton, und Ausblühungen werden vermieden, da alle löslichen Bestandteile durch die Fluat unlöslich gemacht worden sind.

Zum Reinigen von Silberfiligranarbeiten — also meist Broschen usw. — taucht man die Gegenstände in Salmiakgeist und spült sie in reinem Wasser aus. Nachher hängt man die Gegenstände in erwärmte Sägespäne, die man nach dem Trocknen herausbürstet.

Einen schön glänzenden Duschbinderlad bereitet man aus 80 Gramm gepulvertem Schellack, je 40 Gramm Sandarak, Mastix und Benzoe, in ½ Liter hochgradigem Spiritus gelöst. Nach vollständiger Lösung setzt man 40 Gramm venezianischen Terpentin zu und filtriert das Ganze.