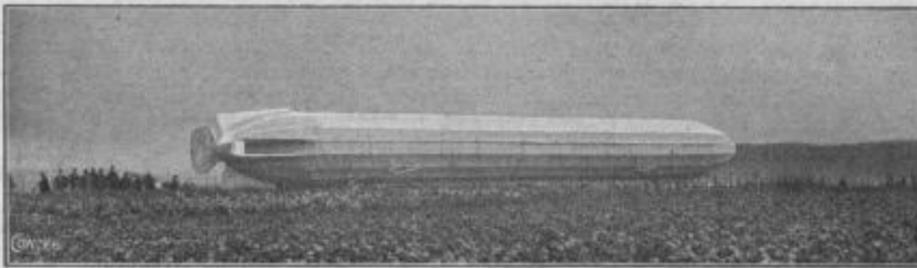


dem Automobil, das den Arbeitern der Daimler-Werke gehört — deutlich zu erkennen. Auch die Vermutung, dass das Luftschiff beim Ueberfliegen dieses Werkfeldes könnte Feuer gefangen haben, trifft nicht zu, da das Luftschiff in ganz entgegengesetzter Richtung abgetrieben wurde. Dagegen ist nicht ausgeschlossen, dass sich — da das Luftschiff mit elektrischem Licht ausgestattet war — eine starke Akkumulatoren-Batterie an Bord befand, und dass durch diese dann bei dem furchterlichen Anprall an mannsdicke Bäume Kurzschluss entstanden ist.

In der hinteren Gondel sass ein Monteur, scheinbar in Gedanken versunken und ganz nach vorn gebeugt, so dass nur dessen Rücken sichtbar war. Als dieser Mann nun — wie es scheint durch das Geschrei des Publikums — bemerkte, dass er schon ziemlich hoch schwebte, und dass sich das Luftschiff von seiner Befestigung losgerissen hatte, konnte mein Sohn deutlich beobachten, wie er durch den Laufgang von der hinteren in die vordere Gondel sprang und dort nur kurz an einer Schalttafel hantierte, und dass sich daraufhin das Luftschiff vorn wieder senkte. Aber im nächsten Augenblick wurde es gegen die Bäume geschleudert und lag, diese niederreissend, in einem Fruchtfeld in eine Rauchwolke gehüllt und in hellen Flammen. Ein schauerlicher Anblick. Beim Nachrennen nach dem Ballon sah mein Sohn auch den Monteur — der entweder herausgeschleudert oder abgesprungen war — mit aufgerissenem Bein und rechter Seite, so dass die Fleischfetzen zutage traten, am Boden liegen, und hörte ihn nur schwach noch lallen, dass er die Ventile gezogen habe. Gleich nachher wurde er weggeschafft.

Was nun den Bau des schönen Luftschiffes anbelangt, so musste es auf jeden, namentlich aber auf jeden technischen Beschauer den denkbar besten Eindruck machen; jeder musste sich beim Anblick des Ganzen, wie auch beim Beschauen der einzelnen Teile sagen: so muss es sein, anders kann es gar nicht sein. Nirgends zu viel, nirgends zu wenig. Und trotz der leichten und eleganten Bauart hat das Luftschiffgerippe eine geradezu staunenswerte Festigkeit bewiesen, wenn man bedenkt, dass es bei seinem Ausreissen das mindestens daumendicke Ankerdrahtseil mitten entzwei gerissen hat. Gewiss sind viele Uneingeweihte nach den Berichten, wenn namentlich von dem silberschimmernden „Z. II“ gesprochen wurde, der Meinung, dass die äusserste Umhüllung des Zeppelinischen Luftschiffes aus dünnem Aluminiumblech bestehe. Dem ist aber nicht so. Nur das Gerippe des Ballons besteht aus Aluminium, die äussere Umhüllung dagegen aus gelblich-weissem, dünnem Stoff. Und so konnte es auch kommen, dass bei der Katastrophe in Echterdingen das ganze Luftschiff sofort in Flammen stand.

Die beiden Gondeln sind je 8 m lang und 2 m breit mit senkrechten, stark hüft hohen Wänden. Die beiden Motore sind verhältnismässig weit auseinander gebaut und nehmen in der Länge je etwa die hintere Hälfte des Gondelraumes ein; an ihrer Seite kann gerade noch vorbeigegangen werden. Auf der vorderen Gondel befinden sich ausserdem (auf einem der Bilder deutlich erkennbar) ein Steuerrad und eine Schalttafel mit verschiedenen Hebeln, die beide Graf Zeppelin während der Dauerfahrt ständig selbst bediente. Die gitterartigen Propellerträger *a* haben vom Luftschiff ab eine Ausladung von etwa 1 m; die beiden Propellerlager *b*, *b*₁ sind 50 bis 60 cm voneinander entfernt, und die Lager selbst sind ohne Zweifel Kugellager, denn die Propeller drehen sich beim leisesten Winde hin und her. Von den Motoren aus gehen je zwei etwa 6 cm starke Aluminium-Transmissionswellen (auf dem Bilde sichtbar) frei in schräger Richtung zu den Propellerwellen und sind mit diesen dort durch ein (verkapseltes) Kegelradgetriebe *c* verbunden. Die Propellerwellen liegen genau in der Richtung der Längsachse des Luftschiffes; die einzelnen Flügel sind nur wenig verdreht und etwa 50 cm lang. Die Propellerträger sind durch *d* nach vorwärts verstrebt. Den Aufgang aus den Gondeln in den Laufgang vermitteln leicht ansteigende Stege mit Aluminiumvergitterung. Der Laufgang ist seitlich schräg durch Aluminiumgestänge versteift und mit Stoff abgeschlossen, und an beiden Enden befindet sich je eine kleine Tür mit Rundbogen aus Zelluloid. In der Mitte des Ganges befindet sich der sogen. Salon, dessen reichlich manns hohe Wände sind



Gesamtansicht.

senkrecht, sie sind also am Boden nach aussen gebaut und sind an den Stirn-, wie an den Seitenwänden mit Zelluloidfenstern, auch mit einer seitlichen Tür versehen, so dass der Ausblick nach allen Seiten ungehindert ist. Auch der Boden des Laufganges ist da, wo nicht gegangen wird, mit Zelluloid sozusagen verglast. Der ganze Salon ist etwa 4 m lang und 2 1/2 m breit. Die Höhensteuer, die mittels gezahnten Halbkreis (auf dem Bilde sichtbar) durch Zahngetriebe verstellbar sind, sind (in der Längsrichtung des Luftschiffes) etwa 60 cm lang, und das obere ist (vom Ballon ab) ungefähr ebenso breit, die drei unteren sind je der Rundung des Ballons entsprechend breiter, so dass also das unterste das breiteste ist. Die beiden Seitensteuer, die zwischen den Stabilitätsflossen angebracht sind, sind 40 bis 50 cm breit und etwa 30 cm voneinander entfernt; wie diese aber, wie auch das grosse Seitensteuer am Ballonende, bewegt und gehandhabt werden, war nicht zu erkennen.

So! — Mehr weiss ich nicht. Aber ich denke, es ist so viel, dass jeder findige Uhrmacher jetzt in der Lage ist, sich ein solches Ding en miniature mit Federbetrieb zu verfertigen!

Hoherfreulich ist, wie sich bei dieser Veranlassung die deutschen Herzen einig und opferwillig zeigen. Lassen auch wir uns nicht weniger patriotisch finden! Denn nur der „Z. II“ ist vernichtet, die Idee lebt in ihrer ganzen majestätischen Grösse und in einer Vollkommenheit, wie keine andere grosse Sache vor ihr.

Otto Kissling, Stuttgart.

Innungs- und Vereinsnachrichten des Central-Verbandes der Deutschen Uhrmacher.

Kostenlos geöffnet für Unterverbände, Vereine, Freie und Zwangs-Innungen¹⁾.

Altonaer Uhrmacherverein von 1867 (E. V.).

Versammlung den 4. August 1908, abends 9 1/2 Uhr in Gibhardt's Gesellschaftshaus in Altona, Bachstrasse 102, I. Etg.

Tagesordnung: 1. Aufnahme neuer Mitglieder. 2. Beschlussfassung über eine allgemeine Uhrmacherversammlung für Schleswig-Holstein in Altona. 3. Verschiedenes.

Nachdem die Versammlung um 10 Uhr vom Vorsitzenden Herrn Sackmann jun. eröffnet war, und die anwesenden Kollegen begrüsst, ging man zu Punkt 1 der Tagesordnung über.

Es wurde Kollege Arnold einstimmig als Mitglied aufgenommen und vom Vorsitzenden als neues Mitglied begrüsst.

Punkt 2. Beschlussfassung über eine allgemeine Uhrmacherversammlung für Schleswig-Holstein in Altona.

Zu diesem Punkt ergriff Herr Sackmann das Wort und wies auf die grossen Versammlungen in Hannover, Harburg und Lüneburg hin, die von Kollegen unseres Vereins besucht wurden. Diese Versammlungen haben gezeigt, dass die Kollegen sich regen, und bestrebt sind, ihr Fach und ihre Existenz zu heben. In vielen Städten Deutschlands tagen Versammlungen, um für ihre Sache einzutreten. Der Vorsitzende legte alsdann der Versammlung nahe, dass es wohl an der Zeit wäre, hier in Altona eine grosse Versammlung einzuberufen. Dieses fand bei den anwesenden Kollegen allgemeinen Beifall, und so wurde denn auch einstimmig beschlossen, eine grosse allgemeine Uhrmacherversammlung für Schleswig-Holstein in Altona ab-

1) **Zur Beachtung.** Der unberechtigte Nachdruck unserer Vereinsnachrichten, auch auszugsweise, ist ausdrücklich verboten und wird gerichtlich verfolgt. Der Vorstand des Central-Verbandes.

Die Herren Schriftführer, Vorsitzenden und Obermeister der Vereine und Innungen werden dringend ersucht, alle Vereins- und Innungsberichte, ebenso die Einladungen zu Versammlungen rechtzeitig einzusenden. Für **Nr. 18** bestimmte Einsendungen werden bis **spätestens den 5. September** an die Adresse des Vorsitzenden Koll. Rob. Freygang, Leipzig, Johannisplatz 24, erbeten.