Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 24 (1908)

Heft: 20

Artikel: Zeppelins Fernfahrt nach Mainz

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-579991

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

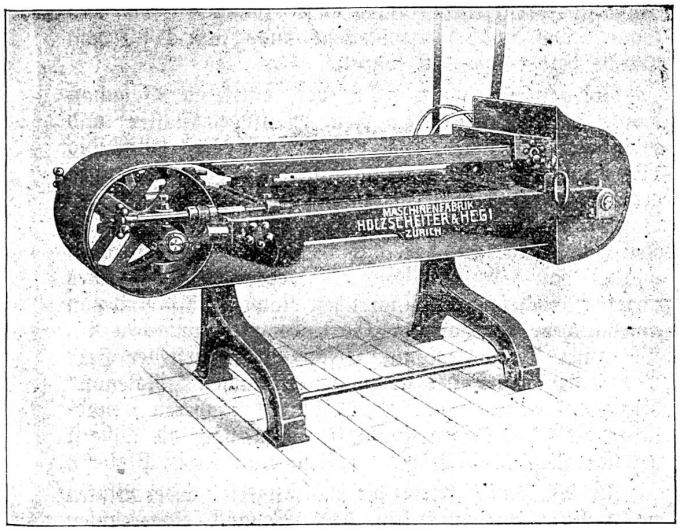
Moderne Schleifmaschine.

Amerikanisches System.

(Eingesandt.)

Nachstehend abgebildete Sandpapier-Schleifmaschine mit endlosem Band dient hauptsächlich zum Schleifen von ebenen Flächen, wie solche beim Herstellen von Möbeln, Türen, Fenstern 2c. vorkommen, auch können damit Ecken und Kanten abgerundet werden. In jedem Holzbearbeitungsgeschäft ist diese Maschine durch ihre enorme Leistungsfähigkeit direkt unentbehrlich und kann dieselbe deshalb nicht genug in Empfehlung gebracht werden.

Das endlose Band, stumpfzusammengeleimtes Sandpapier, kann sehr leicht und schnell auf die Treibrollen aufgelegt oder umgewechselt werden. Eine von den Treibrollen ist so eingerichtet, daß man leicht mit derselben das Schleifband spannen kann, indem dieselbe sich vor- oder rückwärts verstellen läßt. Das Schleifband läuft über einen gehobelten Tisch, welcher mit einer Filzauflage versehen ist. Die Achsen der Rollen laufen in



Schleifmaschine SHH1.

langen Bronze-Lagern mit guter Schmierung. Das Gestell der Maschine ist kräftig ausgeführt und so gehalten, daß die Maschine einen festen und sichern Stand hat. Diese Schleifmaschine ist mit Staubfänger versehen und besitzt Voll- und Leerrolle nebst Abstellvorrichtung und kann direkt von der Transmission aus getrieben werden.

Trotz der großen Vorteile dieser Maschine stellt sich der Anschaffungspreis verhältnismäßig niedrig und stehen Interessenten derselben die Alleinfabrikanten Holzscheiter & Hegi, Maschinenfabrik, Zürich III mit jeder gewünschten Auskunft zu Diensten.

Zeppelins Fernfahrt nach Mainz

gelang vortrefflich, bis er auf dem Rückwege bei Echterdingen, wo er auf offenem Felde landete, in einen Gewittersturm geriet, der ihm zum Verhängnis wurde.

Wie die Katastrophe sich zugetragen, schildert nachfolgender Bericht der N. Z. Z.

Echterdingen, 5. Aug. Ein Gewittersturm, der gegen 3 Uhr nachmittags über die Filderebene fegte, wurde dem Luftschiff des Grafen Zeppelin zum Verhängnis. Mit elementarer Gewalt riß der Sturm das mächtige Luftschiff, das dem Wind seine ganze Längsseite als Angriffsfläche bot (es lagerte in nord-südlicher Richtung, während der Wind aus Westen kam), trotz den drei vordern und den zwei hintern Ankern los und trug es über die Köpfe der zahlreichen Menschenmenge hinweg in einer Höhe von nur wenigen Metern über eine Strecke von fast einem Kilometer, wo es sich in die Kronen einer Obstbaumallee verwickelte, im Nu aus bis jetzt noch nicht aufgeklärten Gründen Feuer fing und nach einer starken Detonation in weniger als einer halben Minute vollständig verbrannte. Von dem ganzen herrlichen Werk blieben nur das Aluminiumgerippe, das die 17 Ballonets trug, einige Verbindungsstangen und unverbrennliche Metallteile der Gondeln übrig. Die Ballonets selbst waren vollständig verbrannt. Daß das Wasserstoffgas in Brand geriet, ist um so rätselhafter, als die Motoren zu der Zeit, da das Luftschiff fortgetrieben wurde, nicht in Betrieb gesetzt waren. Der wirbelsturmartige Windstoß, der das Fahrzeug entführte, hob zunächst den hintern Teil des Ballons so in die Höhe, daß das mächtige Fahrzeug fast auf die Spitze zu stehen kam; im nächsten Augenblick drückte der Wind den kolossalen Zylinderballon auf die Seite, die drei vorderen Anker wurden gleichfalls aus dem Boden gerissen und auf dem Grasboden der Wiese fortgeschleift. Dabei wurden drei Zuschauer von den sehr spitzen Ankerhaken erfaßt: zwei Männer, von denen dem ersten die Haut in der ganzen Länge des Schenkels aufgerissen wurde, während der andere mit anscheinend leichteren Verletzungen davonkam und eine Frau, die eine ziemliche Strecke weit geschleift wurde und schließlich bewußtlos liegen blieb. Verletzt wurden auch noch zwei weitere Personen, die zur Zeit des Unglücks allein noch im Luftschiff und zwar in der hintern Gondel bezw. im Laufgang sich befanden, ein Monteur der Daimlerwerke und ein Soldat; diese beiden wurden, als das Luftschiff die Kronen der Obstbäume streifte und abdrückte, herausgeschleudert und zogen sich mehrere, anscheinend jedoch nicht sehr schwere Verletzungen zu.

Als das Luftschiff durch den Sturm von der ursprünglichen Landungsstelle weggefegt wurde, versuchten mehrere Soldaten unter krampfhaften Anstrengungen, ganz ähnlich wie seinerzeit bei dem Unfall der „Patrie", den Koloß zu halten, natürlich vergebens; einer derselben ließ das Drahtseil erst fahren, als er, bereits etwa fünf Meter über dem Erdboden schwebend, von einem Offizier durch energische Kommandorufe dazu aufgefordert wurde. Anfangs fuhr der Ballon übrigens in so geringer Höhe über dem Boden hinweg, daß die auf der östlichen Seite stehenden zahlreichen Zuschauer sich nur durch Bücken retten konnten. Durch die Zuschauermenge gings wie ein Schlag, als das herrliche Fahrzeug, das noch wenige Stunden zuvor im Glanze der Morgensonne eine so sichere und ruhige Fahrt über das Stuttgarter Tal hinweg ausgeführt hatte, der Vernichtung entgegentrieb.

Graf Zeppelin befand sich im Momente, da das Unglück passierte, im nahen Echterdingen; nichts Gutes ahnend fuhr er, als der heftige Sturm einsetzte, in Begleitung eines Offiziers im Automobil zur Stelle. Das Unglück war aber bereits geschehen. Als der Graf bei den Trümmern seines Werkes anlangte, bewies er eine staunenswerte Ruhe und Fassung; beim Anblick der Ueberbleibsel standen ihm zwar Tränen in den Augen, aber zu seiner Umgebung, der man den Ausdruck des schmerzlichen Bedauerns vom Gesicht ablesen konnte, sagte er bald darauf: „Es ist noch nichts verloren," offenbar um seine getreuen Mitarbeiter zu trösten. Mit bemerkenswerter Ruhe traf er die erforderlichen Anordnungen zur Bergung und Bewachung der Trümmer. Gegen 5 Uhr begab er sich im Automobil nach Stuttgart zurück.