**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:** 30.11.2025

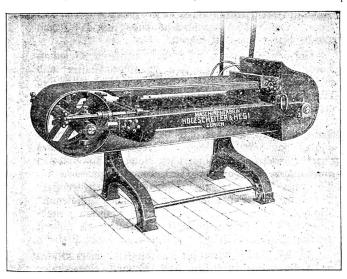
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

# Moderne Schleifmaschine.

Amerifanisches Snftem.

Nachstehend abgebildete Sandpapier = Schleifmaschine mit endlosem Band dient hauptfächlich zum Schleifen von ebenen Flächen, wie folche beim Berftellen von Möbeln, Türen, Fenftern 2c. vorkommen, auch können damit Ecken und Kanten abgerundet werden. In jedem Holzbearbeitungsgeschäft ift diese Maschine durch ihre enorme Leistungsfähigfeit direft unentbehrlich und fann 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 ift so eingerichtet, daß man leicht mit berselben das Schleifband spannen kann, indem dieselbe sich vor- oder rückwärts verstellen läßt. Das Schleifband läuft über einen gehobelten Tisch, welcher mit einer Filzauflage versehen ift. Die Uchsen der Rollen laufen in



Schleifmaschine SHH1.

langen Bronze-Lagern mit guter Schmierung. Das Geftell ber Maschine ist fräftig ausgeführt und so gehalten, daß die Maschine einen festen und sichern Stand hat. Diese Schleifmaschine ift mit Staubfanger versehen und besitt Voll- und Leerrolle nebst Abstellvorrichtung und kann direkt von der Transmiffion aus getrieben werden.

Trot der großen Vorteile dieser Maschine stellt sich der Anschaffungspreis verhältnismäßig niedrig und ftehen Intereffenten derfelben die Alleinfabrifanten Bolgfcheiter & Hegi, Maschinenfabrik, Zurich III mit jeder ge-wunschten Auskunft zu Diensten.

## Zeppelins Fernfahrt nach Mainz

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

Wie die Katastrophe sich zugetragen, schildert nach-folgender Bericht der N. 3. 3.

Echterdingen, 5. Aug. Ein Gewittersturm, der gegen 3 Uhr nachmittags über die Filderebene fegte, wurde dem Luftschiff des Grafen Zeppelin zum Berhangnis. Mit elementarer Gewalt riß der Sturm das mächtige Luftschiff, das dem Wind seine ganze Längsseite als Un-

ariffsfläche bot (es lagerte in nord-füdlicher Richtung, während der Wind aus Weften fam), trot den drei pordern und ben zwei hintern Untern los und trug es über die Köpfe der zahlreichen Menschenmenge hinweg in einer Sohe von nur wenigen Metern über eine Strecke von fast einem Kilometer, wo es sich in die Kronen einer Obstbaumallee verwickelte, im Nu aus bis jett 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 Verbindungsftangen und unverbrennliche Metallteile der Gondeln übrig. Die Ballonets selbst waren vollständig verbrannt. Daß das Wafferstoffgas in Brand geriet, ift um so ratfelhafter, als die Motoren zu der Beit, da das Luftschiff fortgetrieben wurde, nicht in Be-trieb gesetzt waren. Der wirbelsturmartige Windstoß, der das Fahrzeug entführte, hob zunächst den hintern Teil des Ballons so in die Sohe, daß das mächtige Fahrzeug fast auf die Spitze zu stehen tam; im nächsten Augenblick drückte der Wind den koloffalen Zylinderballon auf die Seite, die drei vorderen Anter wurden gleichfalls aus dem Boden geriffen und auf dem Grasboden der Wiese fortgeschleift. Dabei wurden drei Zuschauer von den sehr spiten Ankerhaken ersaßt: zwei Männer, von denen dem ersten die Haut in der ganzen Länge des Schenkels aufgeriffen murbe, mahrend ber andere mit anscheinend leichteren Berletzungen davonkam und eine Frau, die eine ziemliche Strecke weit geschleift wurde und schließlich bewußtlos liegen blieb. Berlett wurden auch noch zwei weitere Personen, die zur Zeit des Unglücks allein noch im Lustschiff und zwar in der hintern Gondel bezw. im Laufgang fich befanden, ein Monteur der Daimlerwerke und ein Soldat; diese beiden murden, 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 weggesegt wurde, versuchten mehrere Soldaten unter frampfhaften Unftrengungen, ganz ähnlich wie seinerzeit bei dem Unfall der "Patrie" den Roloß zu halten, naturlich vergebens; einer derfelben 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 fo geringer Bobe über dem Boden hinweg, daß die auf der öftlichen Seite stehenden zahlreichen Zuschauer sich nur durch Bücken retten konnten. Durch die Buschauermenge gings wie ein Schlag, als das herrliche Fahrzeug, das noch wenige Stunden zuvor im Glanze der Morgensonne eine fo sichere und ruhige Fahrt über das Stuttgarter Tal hinweg ausgeführt hatte, der Bernichtung 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. Unglück war aber bereits geschehen. Als der Graf bei den Trümmern seines Werkes anlangte, bewies er eine staunenswerte Ruhe und Fassung; beim Anblick der lleberbleibsel standen ihm zwar Tranen in den Augen, aber zu feiner 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 11hr begab er sich im Automobil nach Stuttgart zurück.