

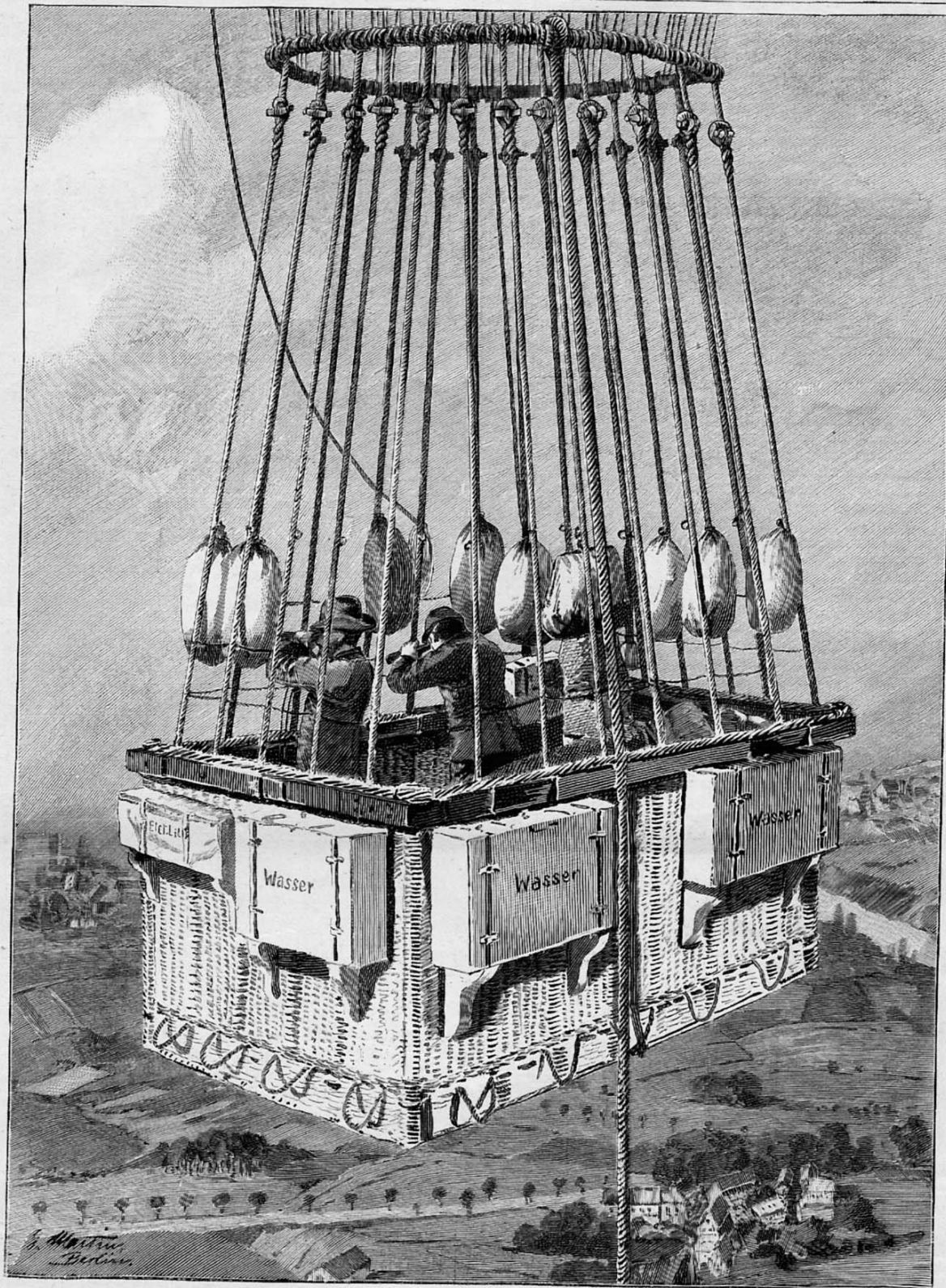


Heft 5.

Illustrierte Familien-Beitung.

Jahrg. 1901.

Den größten bisher erbauten Luftballon hat ein Herr Zekéli in Berlin herstellen lassen, um von dem großen Sportpark zu Friedenau bei Berlin aus damit eine wissenschaftliche Dauerballonfahrt zu unternehmen. Bei einem Umfang des Ballons von etwa 80 Meter beträgt der Gasinhalt über 8000 Kubikmeter; nach genauer Berechnung besitzt der Ballon eine Tragfähigkeit von 5250 Kilogramm, bei einem Eigengewicht von etwa 3750 Kilogramm. Die aus Perkalfstoff gefertigte und mit Paragummi verdichtete Hülle wiegt 950 Kilogramm, das sie umspannende Netz 750 Kilogramm. Wenn man das letztere zu einer Schnur auseinanderrollte, so könnte man damit eine Strecke von 29 Kilometer überspannen. Zur Herstellung der mit ganz besonderer Sorgfalt von der Continental Caoutchouc Company in Hannover angefertigten Hülle mußte ein besonderer Saal von 150 Meter Länge errichtet werden, damit der Stoff gehörig ausgebreitet werden konnte. Herr Zekéli beabsichtigt mit diesem Riesluftballon, der sechzehn Stunden zu seiner Füllung braucht, nicht etwa

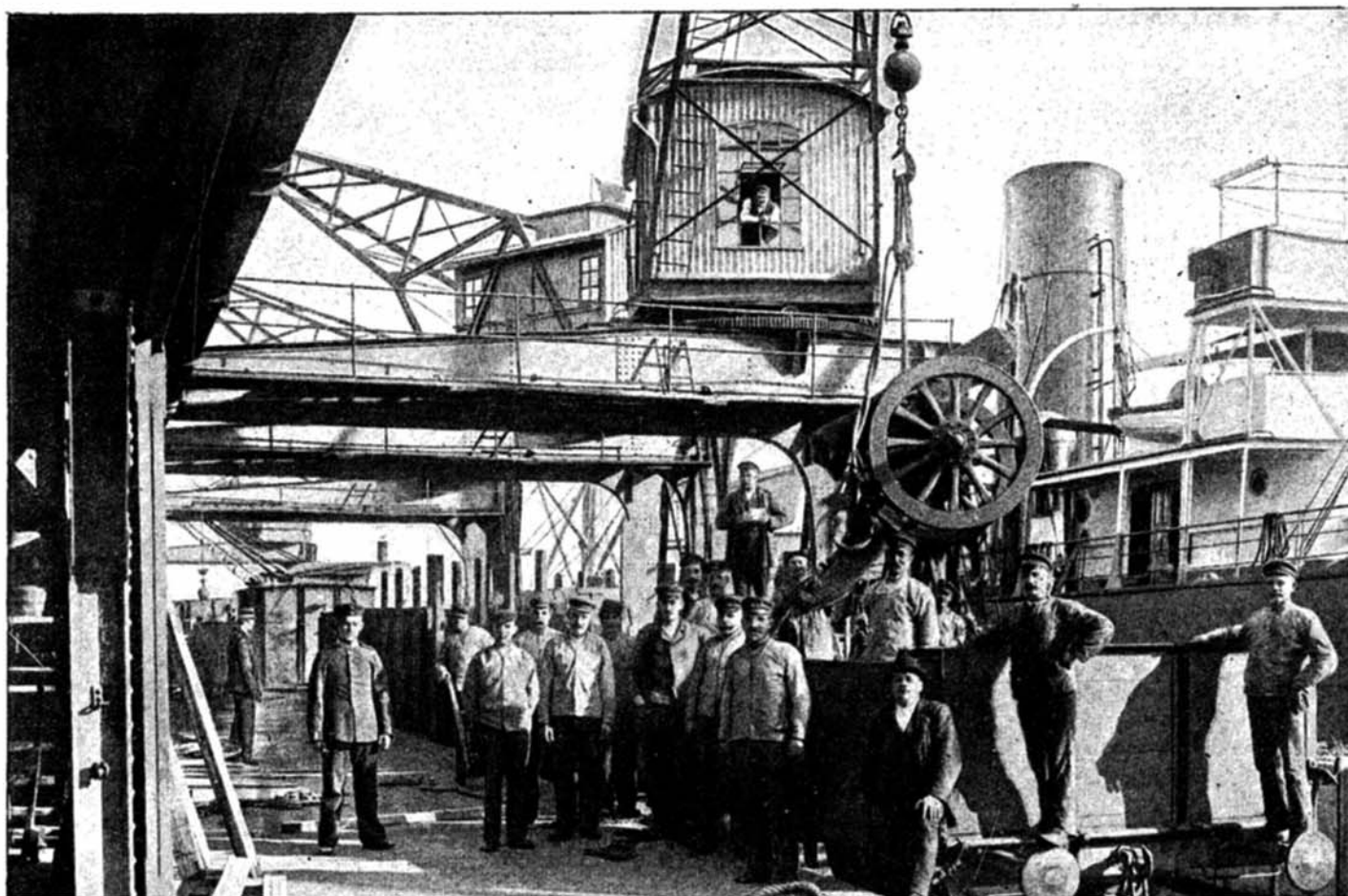


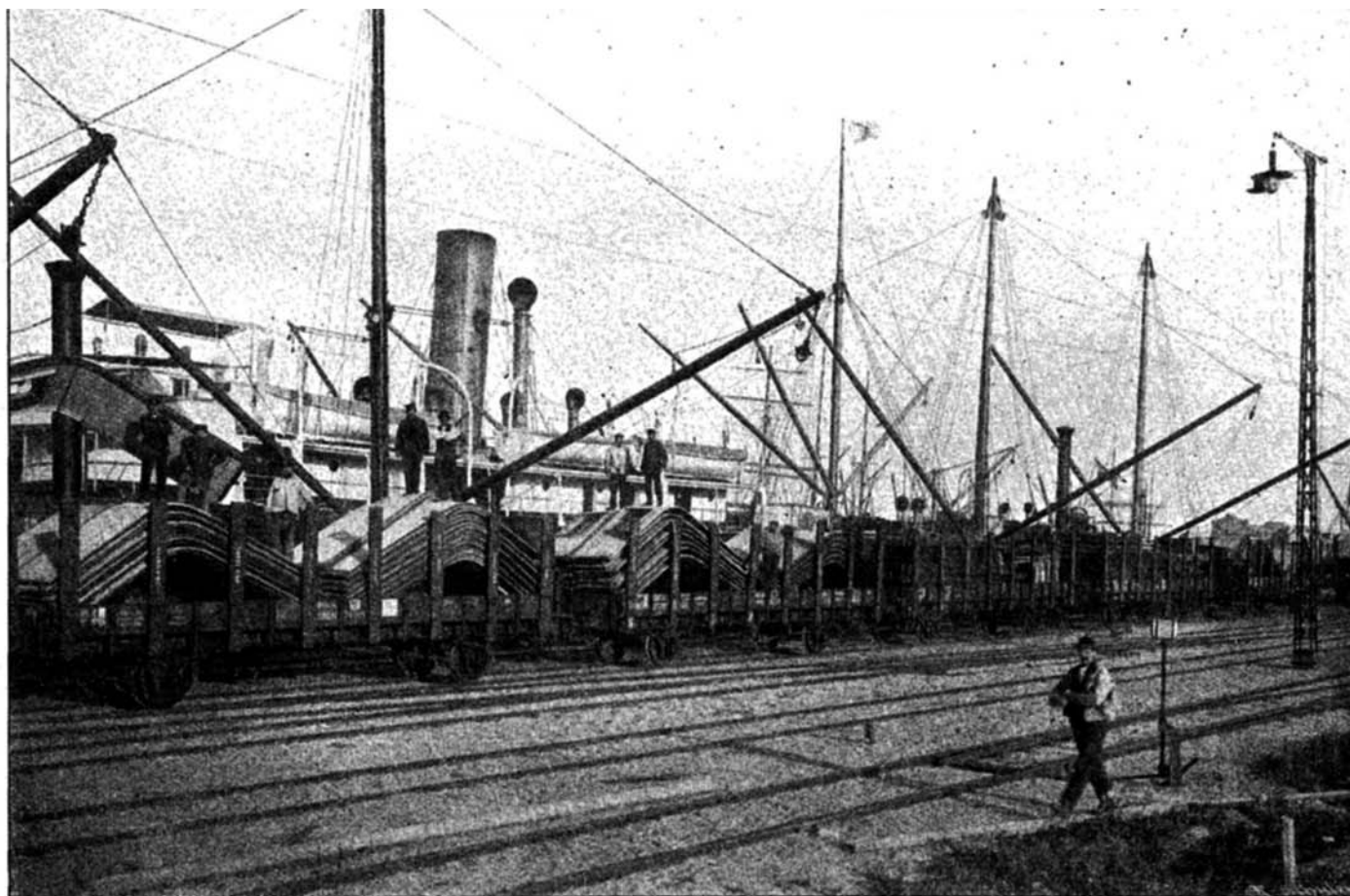
Die Gondel des Zeppelinschen Riesenluftballons.

bedeutende Höhen zu erreichen, sondern er will womöglich damit nur wenige hundert Meter über dem Erdboden schweben. In erster Linie soll nämlich bei dieser Fahrt durch die Lüfte erprobt werden, wie lange sich der Ballon freischwebend erhalten kann. Zu diesem Zweck waren zunächst ein ganz besonders großes Gasfassungsvermögen und eine dementsprechend große Tragfähigkeit wie Dichtigkeit des Ballons erforderlich. Auch die an Seilen hängende Gondel mußte ungewöhnlich groß gemacht werden, um vier Personen auf unbestimmte Zeit Unterkunft gewähren und außerdem noch eine Menge Instrumente, Proviant für drei Monate und ein großes Quantum Ballast aufnehmen zu können. Teilnehmer der Fahrt sind außer Herrn Zeteli selbst: Professor Person vom Königl. Meteorologischen Institut in Berlin, Dr. Süring vom Potsdamer Schwesterinstitut und ein englischer Forscher, Mr. Alexander aus London. Da immer nur zwei von den Luftschiffern zu gleicher Zeit schlafen dürfen, sind für die übrigen Insassen an der Innenwand des Korbes kleine Sessel angebracht, die Kojen liegen der Raumparsnis halber übereinander, da die Gondel trotz ihrer verhältnismäßig bedeutenden Größe doch nur eine Länge von 2,25 Meter und eine Breite von 1,85 Meter hat. Proviant und Ballast wurden nach Möglichkeit in den Tragtauen befestigt, und der Wasservorrat in drei, je 56 Liter fassenden Blechbehältern an der Außenseite des Korbes angebracht. Wegen der Feuergefährlichkeit können während der Fahrt keine warmen Speisen bereitet werden; die Insassen müssen sich daher mit kalter Küche begnügen. Hinsichtlich der bei Nacht zur Orien-

dem besten Rohr geflochtene Gondel noch ein 500 Kilogramm schweres, 300 Meter langes Schleppseil auf, das erst nach vollendetem Aufstieg über Bord gelassen wird und durch das Schleppen auf dem Erdboden je nach Bedarf eine Erleichterung gewährt. Die Mitglieder der aeronautischen Expedition sind mit Waffen versehen, da sie natürlich nicht wissen, in

stangen versehen. Das an der Oberseite des Ballons befindliche Ventil ist durch ein Dach vor Regen geschützt, damit es sich nicht infolge starker Niederschläge von selbst öffnet. Außer der Ventilleine führt die Gondel noch die sogenannte Reißleine, mittels der die Hülle des Ballons beim Landen zum Zweck schnellster Gasentweichung in einer Länge von





Verladung der Wellblechbaracken für das ostasiatische Expeditionscorps im Hamburger Hafen.

Nach einer Photographie von Walther Schulz in Hamburg.

tierung nötigen Beleuchtung ist man mit größter Vorsicht zu Werke gegangen. Drei elektrische Glühlampen sind vorhanden, die von 18 elektrischen, mit zehn Trockenelementen versehenen Batterien gespeist werden, welche sich ebenfalls an der Außenseite der Gondel in einem Kasten befinden. Diese Lampen sind mit automatischer Quecksilberschaltvorrichtung versehen, so daß sie nur leuchten, wenn sie wagerecht stehen oder nach oben gerichtet werden. Endlich nimmt die aus

welche Gebiete sie verschlagen werden. Die Expedition nimmt für nicht weniger als 280 Mark Generalstabskarten der verschiedenen Gegenden mit, wo etwa die Landung stattfinden könnte. Zur Beförderung von Mitteilungen nach der Heimat führt die Expedition eine Anzahl Brieftauben mit. Von der Gondel aus werden selbstverständlich auch die beiden Gasventile des Ballons bedient; sie sind nach früher gemachten Erfahrungen hergestellt und mit besonders starken Federn und Führungs-

Einie. Das Unglück betraf den von Frankfurt kommenden, erst mit dem diesjährigen Sommerfahrplan eingeführten Schnellzug 49, der in Konstanz 5 Uhr 35 Minuten nachmittags fällig ist. Der Zug bestand aus zwei Lokomotiven, neun Personen- und zwei Gepäckwagen, wovon die vordere Hälfte, bestehend aus der Schaffhauer Abteilung, einen förmlichen Trümmerhaufen bildete. Ein Gepäckwagen und die fünf hintersten Personenwagen (Schwarzwälder Abteilung) blieben

Verladung von Geschützen und Munition für das ostasiatische Expeditionscorps im Hamburger Hafen.

Nach einer Photographie von Walther Schulz in Hamburg.

18 Meter aufgerissen wird. Das obenerwähnte Verhältnis des Eigengewichts zur Tragfähigkeit des Ballons würde sich noch erheblich günstiger gestalten, wenn die Füllung mit Wasserstoffgas geschehen könnte. Davon mußte jedoch Abstand genommen werden, weil in Berlin Wasserstoff nicht in solcher Menge zu haben ist, die Füllung zu lange dauern, und die Kosten ganz außerordentlich steigen würden; man begnügte sich daher mit Leuchtgas. Zu erwähnen ist noch, daß behufs der Füllung des Ballons ein Rohr von 36 Centimeter im Durchschnitt von dem Hauptrohr der Berlin-Schöneberger Gasanstalt nach dem Friedenauer Sportpark gelegt wurde, um dort direkt in den Füllschlauch des Ballons eingeführt zu werden. Wie lange die Expedition sich mit dem Ballon in der Luft wird halten können, hängt natürlich von vorher unberechenbaren Umständen ab. Um möglichst über dem festen Lande zu bleiben, will man zu dem Aufstieg nördliche oder nordwestliche Winde abwarten. —

Ein schweres Eisenbahnunglück hat bei Konstanz durch Entgleisung stattgefunden. Die Unglücksstelle liegt zwischen den Stationen Allensbach und Reichenau, etwa 500 Meter abwärts der Station Hegne in einem kleinen Bahneinschnitt auf gerader