

Umkreise der Zeppelinfahrt.

Die vorstehende Karte soll die Bedeutung der Fahrt Zeppelins bezeichnen... Die Karte zeigt die Flugroute von Friedrichshafen über die Nordsee bis nach England.

A. Aufstiegsort Friedrichshafen.

Kreis I verbindet alle diejenigen Punkte, welche das Luftschiff hätte erreichen können, wenn es den ganzen Weg der Hin- und Rückfahrt in einer Richtung geradlinig durchflogen hätte.

Kreis II verbindet alle Punkte, die das Luftschiff in ununterbrochener Fahrt von Friedrichshafen aus in 500 Kilometer Abstand erreichen konnte, wozu Hannover, Wien, Kizza, annähernd Paris und Brüssel gehören.

Kreis III verbindet alle Punkte, die das Luftschiff in 375 Kilometer Abstand hätte erreichen und von dort wieder nach Friedrichshafen zurückfliegen können, hierzu gehören: Kassel, Klogentz, Genoa, Sebun.

B. Aufstiegsorte an Deutschlands Grenze.

Vom militärischen Standpunkt aus interessieren hauptsächlich die Kurven IV, V und VI, die unter der Annahme gezeichnet sind, daß der Flug von den äußersten Punkten der deutschen Landesgrenze ausgehend in das Ausland erfolgt wäre.

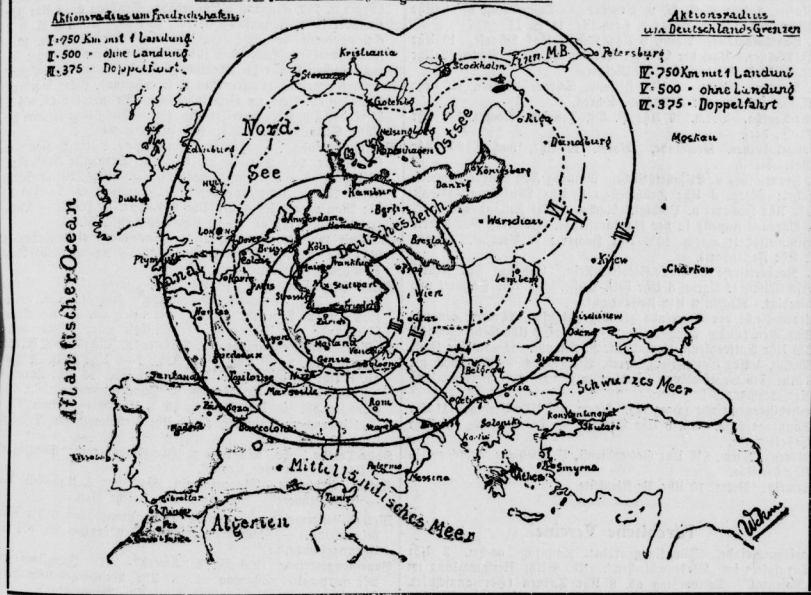
Kurve IV zeigt die Fluggrenze des Luftschiffes in 750 Kilometer Abstand von der Grenze (Hin- und Rückfahrt als Gesamtleistung in einer Richtung); sie berührt Bergen, Petersburg, Kien, Bukarest, Brindisi, Barcelona, Brest, Edinburgh, und beinahe die nördlichen Grenzen der Nordsee.

Kurve V zeigt die Fluggrenze des Luftschiffes in 500 Kilometer Abstand bei ununterbrochenem Flug; demnach könnte Graf Zeppelin nach Stannager, Stockholm, Witebst, Segebin, Peterwardein, Ancona, Elba, Marseille, London und Hull gelangen.

Kurve VI verbindet diejenigen Punkte des Auslandes, die 375 Kilometer von der deutschen Grenze entfernt liegen und die das Luftschiff erreicht hätte, wenn es auf demselben Wege wieder zum Ausgangspunkt zurückgekehrt wäre; in diese Kurve fallen: Christianland, Göteborg, Konaal, Orte, die etwa 75 Kilometer hinter Dinaburg, Lemberg, Bihatsch, Monaco, Dover liegen, und noch ein großer Teil der Nordsee.

Ingenieur Ernst Weidmann (Frankfurt).

Zeppelins Flug am 4. und 5. Aug. 1908. Darstellung der Leistung in gerader Luftlinie.



Die Pläne des Grafen.

Graf Zeppelin hat bereits Schritte getan, als Beauftragter loszulassen des deutschen Volkes, sein Unternehmen auf weiter, vervollkommener Grundlage weiterzuführen, wozu ihm die reichen Mittel der Volksspende in den Stand setzen und sein Verantwortungsgesühl ihn bestimmt. Ein rheinischer Industrieller, der seit Jahren mit der Sache in Fühlung steht, ist als leitender kaufmännischer Direktor engagiert. Neben den alten wissenschaftlichen Mitarbeitern sind neue um ihre Mitwirkung an dem Unternehmen ersucht worden. Es wird sich naturgemäß zunächst darum handeln, die Werkstätten und die Hallen; anlagen zu erweitern, ehe man an den Bau weiterer Luftschiffe geht, für die Platz und ein Hafen geschaffen werden muß. Der Wiederaufbau des zerstörten Schiffes kann nicht wohl von heute auf morgen beschloffen werden, da man den gemachten Erfahrungen gemäß Verbesserungen plant, die jetzt in Ruhe konstruktiv überlegt werden können. Zunächst wird das Modell 1907 einem Umbau unterzogen, wodurch es ca. 900 Kilogramm mehr Tragkraft und einen entsprechend vergrößerten Aktionsradius gewinnt. Im Herbst können mit diesem dann Fahrten gemacht werden, die man aber als Fernfahrten nach bestimmten Zielen auszuführen keine Veranlassung hat. Es drängt eben zum Glück keinerlei Notlage mehr. Da die Auffassung der Daimlerwerke, es seien durch mangelhafte Delung die Motorbestücke verurteilt worden, nicht ganz von der Hand zu weisen ist, wird die positive erste Verbesserung darin erstrebt werden, durch geeignete Vorrichtungen eine ausreichende Delung der Lager auch bei Schräglage des Fahrzeuges zu erzielen.

Nicht in die Nähe einer Großstadt.

Die von verschiedenen Seiten gegebene Anregung, den Grafen Zeppelin für München zu gewinnen und ihm für seine Versuche eine Ballonhalle in München, oder besser noch am Sternberger See zu erbauen, wird nicht verwirklicht werden. Der Graf hat den „Münch. N. N.“ ein Telegramm folgenden Inhalts gehen lassen: „Zur jedes-

maligen Erprobung neuer Luftschiffe und Maschinen Nähe einer Großstadt beabsichtigt. gez. Graf Zeppelin.“

Der versteinerte Graf.

Aus Frankfurt wird uns weiter gemeldet: Die Ueberflutungen des Grafen Zeppelin mit Kundgebungen, Vorträgen, Rathschlägen aller Art dauern ungeschwächt an. Neuerdings haben auch die Künstler den berühmten Grafen aufs Korn genommen. Widesprechend ließ sich der Graf von der Notwendigkeit einer künstlerischen Wiedergabe seiner Siege überzeugen und meinte rechtgläubig, als er sich einem Modelleur zum Sizen begeben mußte: „Es ist eigentlich ein entsehrlicher Gedanke, so bei lebendigem Leibe versteinert zu werden.“

Das Schweinerippchen der Engel im Himmel.

„Mutter, esse die Engel im Himmel auch Schweinerippchen?“ Mit diesen Worten ließ, so erzählt die „Fischer Ztg.“, auf dem Feld bei Weimersheim ein Kind zu seiner Mutter hin, die gerade mit Weizenschneiden beschäftigt war. Die Bäuerin blinnte verwundert erst auf den Leberrest des Schweinerippchens, den das Kind in Händen hielt, dann ungläubig in die Höhe und da sah sie voll heiligem Schrecken ein Ungetüm in schnellster Fahrt die Luft durchschneiden. Es war Zeppelins Luftschiff. Einer seiner Insassen war der Engel gewesen, der das Rippenchen gegessen hatte.

*

Friedrichshafen, 14. Aug. Vom Prinzen Heinrich ist dem Grafen Zeppelin aus Friedrichshafen folgendes Telegramm zugegangen:

Mit inniger Teilnahme erfuhr die Flotte auf hoher See das Mißgeschick, das Ihr Luftschiff betroffen hat. Die mir unterstellten Offizierskorps, durchdrungen von dem Wert und der Zukunft Ihrer Bestrebungen, haben aus freiem Antriebe sofort eine Sammlung als Beitrag zum Neubau veranfaßt, deren Ergebnis ich Ihnen von Kiel aus zu stellen werde und die ich Sie bitte anzunehmen als ein Zeichen unentwegten Vertrauens zu Ihrer Person sowie zu Ihrer Lebensaufgabe.

Heinrich, Prinz von Preußen, Admiral und Chef der Hochseeflotte.

Die Expedition des Herzogs Adolf Friedrich in Mecklenburg.

Der Kommission für die landesständliche Erforschung der Schutzgebiete ist nach folgender Tätigkeitsbericht des Geologen der Expedition, Dr. G. Krichfeldt, bairert Leopoldville (Kongolant), den 16. Juni 1908, zugegangen: Die ersten Monate der Reise von Subota ab, d. h. von Ende Juni bis einschließlich August 1907, waren der geologischen Erforschung des nordwestlichen Teils von Deutsch-Ostafrika zwischen Viktorialake und Kinuise gewidmet. Das Zusammenarbeiten mit dem Topographen der Expedition auf dem Jogen. W. E. J. E. d. brachte es mit sich, daß dieses Gebiet besonders eingehend untersucht und neben seiner topographischen Aufnahme gleichzeitig eine geologische Kartierung durchgeführt werden konnte.

Besondere Aufmerksamkeit wurde ferner auf das etwaige Vorkommen von nubischen Mineralien verwendet; die nach dieser Richtung hin angestellten Untersuchungen führten indes zu einem negativen Resultat. Dagegen konnte ein wertvolles Beobachtungsmaterial über die Entstehung und Verbreitung der bisher hauptsächlich als Kalienearze bezeichneten eisenhaltigen Ringlomerate gewonnen werden. Bereits Bornhard hatte in seinem grundlegenden Werke über die Oberflächengeologie Deutsch-Ostafrikas darauf hingewiesen, daß diese im ganzen tropischen Afrika häufig vorkommende Gesteinsart keineswegs mit unrenen Kalienearzen identisch ist, brachte indes ihre Entstehung irrtümlicherweise mit dem Grundwasser in Verbindung. Die Ergebnisse meiner Untersuchungen hierüber werden den Gegenstand einer Sonderabhandlung bilden. In zwei weiteren Sonderabhandlungen werde ich endlich meine Beobachtungen über tropische Bermitterungsformen und über die heißen Quellen von Mt. Bagata in Katanga, sowie von Zrungaßi und Majoito im zentralafrikanischen Graben niederzulegen. Die einen Beitrag zur wissenschaftlichen Quellenkunde bilden sollen.

Letztere Arbeit leitet bereits zu meiner mehr als halbjährigen Tätigkeit im zentralafrikanischen Vulkan- und Seesgebiet in der Umgebung der Situnga-Bultane nördlich von Kinuise hinsichtlich ihres Baues, der Eruptionstypologie ihrer Magmen, ihres Unterganges und ihrer Beziehungen zur Zeitlinie ist. Ich habe sämtliche zentralafrikanischen Vulkane, darunter den Wjiale, als erloschen erachtet und eingehend untersucht. Ich habe nicht weniger als 11 heftige Eruptionen des Komlogira aus unmittelbarer Nähe beobachtet und photographisch festgehalten. Besonders lobend in wissenschaftlicher Beziehung war u. a. ein glühender Blüh in den Krater dieses tätigen Vulkans.

Neben der Vulkanarbeit beschäftigten mich Studien über den früheren Wasserstand und die Ausdehnung des Kivu- und Albert Edward-Sees, insonderheit auch die Frage nach der Entstehung dieser beiden zentralafrikanischen Seen und ihrer Beziehungen zueinander. Meine Untersuchungen führten zu dem auf geologische und paläontologische Befunde gegründeten Ergebnis, daß der Kivu- und Albert Edward-See vor der Entstehung der Bultane ein zusammenhängendes Wasserbecken gebildet haben ein, das nordwärts etwa 45 km über das heutige Nordufer des Albert Edward-Sees hinausgerichtet hat. Nicht ein schmales Kanal etwa der Kufukufluß bildete einst die Verbindung zwischen den beiden Seen, sondern ein einiger großer See hat die Sohle der gemäßigten tektonischen Senke ausgefüllt und mit seinen Fluten das Pegmatitgebirge aufgearbeitet.

Vermisches.

Der hungerrnde Dichter.

Eine Zufahrt hatte von ihm erzählt. Vor dem Schönhauser Tor in Berlin sollte er wohnen, den Hundertlo preiszugeben. So war unsere Teilnahme erweckt. Ein Mitarbeiter des „Tag“ machte sich auf den Weg, den unglücklichen Poeten in seiner Kellerwohnung zu sprechen. Auf das Geräusch schürzte ein dürres Männchen herbei. Mit müder Stimme fragte er nach dem Begehre des Besuchers. Ob er Gedichte mache? Da hellte das tumberne Antlitz sich auf. „Ja! Wen Sie juchen, der bin ich!“ Friedrich Giebel heißt der Poet. Von Beruf ist er Schneider. Im Winkel liegt alterhand Zeug; das soll er ausbessern. Aber er ist so schwach. Auf der Straße war er neulich unglücklich. Schulente hatten ihn nach seinem Keller zurück getragen; dem Armenortstand wurde Feindt erstattet. Seitdem erhält er von der Stadt ein Almosen. Zwar ist er Vater von neun erwachsenen Kindern, doch keines kümmerte sich um ihn. Nur die Poésie mache ihn stark, so viel des Glendes zu ertragen. Seit wann er bidste? Seit früher Jugend. Der Kaiser habe ihm einmal 50 Mark für ein Gedicht gegeben, das er ihm zu seinem Geburtstag gewidmet hatte. Durch Professor Erich Schmidt sei auf ihn aufmerksam gemacht worden. Ob er nicht einiges von seinen Poesten zeigen mochte? Da holte er eine Kiste herbei. Kaum konnte das Männchen sie tragen, so groß und schwer war sie. Bis zum Rande war sie mit losen Blättern und Heften gefüllt, und jedes Blatt und jede Seite war beschriftet, alles waren Verse. Rhythmus und Reime ganz nett, auch das Gedankentief wurde vielfach nicht übel. — Der Mann hätte zeitiger entbedt werden müssen. Ist Roegner nicht auch ein Schneider gewesen? Für die deutsche Literatur ist nicht mehr zu erwarten, daß sie durch Friedrich Giebel noch eine Bereicherung erfahre. Aber vielleicht darf er für sich selbst noch hoffen. Denn beim Abschied rief er dem Journalisten zu: „Mein traurig Los, es liegt in Ihren Händen!“ Ein einzig Wort — und alles kann sich wenden!“

Wie hieß die Stadt?

Wie hieß die Stadt an Normens Küste? Sie träumte sich im laisigen Dunst, Da überkam sie jäh das triffe Begebnis einer Feuersbrunst. Wie hieß die Stadt? Der trostlosen Steppe Glich roch der Ort, he war zerstört; Altschland stellte sich auf die Kippe Und ein Schrei des Entsetzens ward rings gehört. Raoh landte man Geld und Warenballen, Begeistert tat man seine Pflicht. Wie hieß die Stadt? Das ist mir entfallen. Doch Donaueschingen hieß sie nicht. So sagt Gottlieb im „Tag“.

