

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Presse. 1890-1944 1929

410 (4.9.1929) Abendausgabe

Bezugspreis: frei Haus monatlich 2.20 RM. im Voraus im Verlag od. in den Zweigstellen abgeholt 2.— RM. Durch die Post bezogen monatlich 2.80 RM. Einzelpreise: Wochenschrift Nummer 10 1. Sonntags-Nummer 15 1.— Am Fall höherer Gewalt, Streit, Ausperrung etc. hat der Besucher keine Ansprüche bei veränderten oder Nicht-Erscheinen der Zeitung. — Abbestellungen können nur bis zum 25. des Monats auf den Monats-Preisen angenommen werden. Anzeigenpreise: Die Normpreise-Beile 0.50 RM. Stellen-Anzeige Familien und Gelegenheits-Anzeigen aus Baden ermäßigter Preis. — Reklame-Beile 2.— RM. an erster Stelle 2.50 RM. Bei Wiederholung tarifierter Rabat, der bei Nichterhalten des Beiles bei gerichtlicher Verurteilung und bei Konfusion außer Kraft tritt. Erlösungs-ort und Gerichtsstand in Karlsruhe.

Badische Presse

und
Neue Badische Presse Handels-Zeitung Badische Landeszeitung
Verbreitetste Zeitung Badens
Karlsruhe, Mittwoch, den 4. September 1929.

Einzelnummern und Beilagen von
: : Ferdinand Thieler : :
Chefredakteur: Stephan Lutz
Verlagsleitung verantwortlich: für den
Politik und Wirtschaftspolitik: W. Böhm;
für auswärtige Politik: R. M. Paganer;
für badische Politik u. Nachrichten: Dr. S.
Danzler; f. Kommunalpolitik: H. Binder;
für Lokal- und Sport: M. Wolberger;
f. d. Neuland: E. Belmer; für Sport u.
Konstanz: G. Gerke; für den Handel:
H. Feld; für die Anzeigen: Ludwig
Meindl; alle in Karlsruhe (Baden).
Verleger: Dr. Kurt Meiner.
Fernsprecher: 4050, 4051, 4052, 4053, 4054
Geschäftsstelle: Brief- und Vam-
straße 64. Postcheckkonto: Karlsru-
her Nr. 8550. Beilagen: Post und
Seimat / Literarische Umschau / Monats-
blatt / Sportblatt / Frauen-Zeitung /
Jugend- und Bäder-Zeitung / Wandersport,
Gartenbau / Karlsruher Vereins-Zeitung

Heimkehr von der Weltfahrt.

„Graf Zeppelin“ um 8.50 Uhr in Friedrichshafen unter dem Jubel einer begeisterten Menge glatt
gelandet. / Feierliche Begrüßung der Weltfahrer. / In 20 Tagen 4 Stunden um die Erde.

Vdr. Friedrichshafen, 4. Septbr. (Drahtmeldung
unseres nach Friedrichshafen entsandten Redaktions-
mitgliedes). Um 8.48 Uhr ist „Graf Zeppelin“ glatt
gelandet. Damit ist die Weltfahrt, die allerdings
für die amerikanischen Passagiere schon in Lakehurst
endete, glücklich vollendet. Um 9.06 Uhr befand
sich das Luftschiff in der Halle.

Vdr. Friedrichshafen, 4. Sept. (Drahtmeldung unseres nach
Friedrichshafen entsandten Redaktionsmitgliedes.) Um 8.49 Uhr kam
Leben in der Massen auf dem Luftschiffgelände. Böllerschüsse er-
stonten über dem Platz, ein Zeichen für die bevorstehende Ankunft
des Luftschiffes.

Wenige Minuten später um 8 Uhr 24 Minuten erschien
ganz plötzlich hinter der westlichen Anhöhe des Platzes
„Graf Zeppelin“ in geringer Höhe.

Querst eine tiefe Ergriffenheit bei den Tausenden über diesen histo-
rischen Augenblick der glücklichen Heimkehr des Luftschiffes „Graf
Zeppelin“ von seiner dreiwöchentlichen Weltreise, die dem Deutsch-
tum drängen in der Welt so großes Ansehen brachte. Dann brach
der Jubel der Menschenmenge los. Mit Tauchentwürfen und Fäshänden
wurde gewinkt und diese Grüße von der Erde aus der Passagier-
gondel lebhaft erwidert. Begleitet von einem Flugzeuggeschwader
erschien das Luftschiff in etwa 100 Meter Höhe über dem Gelände
des Luftschiffbaues. Es war ein unvergeßlicher Anblick, als „Graf
Zeppelin“, dessen Hülle in der strahlenden Septembersonne glitzerte,
nach seiner Weltfahrt wieder glücklich und unversehrt über dem
Heimathafen erschien. Unter der Führergondel wehte die schwarz-
weiß-rote Handelsflagge des deutschen Reiches.

Feierlich erklang Glodengeläute von der Stadt herüber. Böllers-
schüsse künden weit in die ferne Stimmung der Bevölkerung
über die glückliche Heimkehr. In weitem Bogen fuhr das Luftschiff
zunächst hin aus auf den See.

Um 8.49 Uhr erschien „Graf Zeppelin“ wieder über dem
Luftschiffgelände, kurz darauf fielen die Halbtone und
um 8.50 Uhr war unter dem brandenden Jubel der
Menschenmenge die Landung glatt vollzogen.

Raum hatte die Gondel den Boden berührt, da durchbrachen die
Angehörigen der Besatzung die Polizeitetten und winkten der Be-
satzung zu, die in der Führergondel und den Motorgondeln die
Grüße erwiderte.

Während das Luftschiff von den Landemannschaften durch den
Öteingang in die Halle gebracht wurde, begaben sich die Ehrengäste
nach der Halle, wo die Besatzung beim Herbeibringen des Luft-
schiffes begeistert gefeiert wurden. Nach Herstellung der Verbindung
mit dem Land begaben sich zunächst die Zollbeamten in die Passagier-
kabinen. Die Zollformalitäten wurden in entgegenkommendster Weise
rasch erledigt.

Mit dem niederländischen Dantgebet, das die Erschienenen ent-
blösten Hauptes anhörrten, wurde die schlichte Begrüßungsfeier der
württembergischen Regierung in der Halle eingeleitet.

Graf Brandenstein begrüßte das Luftschiff im
Namen des Luftschiffbaues und der Zeppelinstiftung
und dankte Führung und Besatzung für die Leistung, die auf dieser
Weltfahrt vollbracht worden sei. Sein besonderer Dank galt neben
Dr. Edener vor allem auch dem Erbauer Dr. Dürr und den In-
genieuren und Arbeitern. Dann sprach Graf Brandenstein auch den
Regierungen von Rußland, Japan und Amerika für die Unter-
stützung während der Weltreise den Dank aus. Der Luftschiffbau
werde nach Rückkehr Dr. Edeners für die gesamte Besatzung eine
Begrüßungsfeier veranstalten, bei der Dr. Edener wohl über die
praktischen Auswirkungen der Weltreise berichten werde. Grafin
Zeppelin-Brandenstein, die einzige Tochter des alten Grafen, dankte
Offizieren und Mannschaften für die Bewirtlichung der Zukunfts-
pläne ihres Vaters und sprach die Hoffnung aus, daß diese Weltreise
sich zum Segen und Heil unseres geliebten deutschen Vaterlandes
auswirken möge.

Als Vertreter der Reichsregierung überbrachte Reichs-
verkehrsminister Stegerwald Grüße der Reichs-
regierung und des deutschen Volkes,

das stolz auf diese Tat des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ sei. Staats-
präsident Dr. Brüning überbrachte die Glückwünsche der
württembergischen Regierung. Das Schwabenland sei besonders stolz
auf die Tat des „Graf Zeppelin“ und seine Besatzung. Sein „Grüß
Gott Graf Zeppelin“ fand lebhaften Widerhall. Dr. Kiep von der
Hamburg-Amerika-Linie sprach die Glückwünsche der Hapag zu der
wohl gelungenen Fahrt aus. Die Hapag sei stolz, organisatorisch an
dieser Weltfahrt beteiligt gewesen zu sein. Als Dank für die glück-
liche Heimkehr lud er die gesamte Besatzung des Luftschiffes zu einem
Besuch von Hamburg als Gäste der Hamburg-Amerika-Linie ein.
Schließlich sprach noch Stadtkultheiß Schnitzler im Namen der
Stadt Friedrichshafen. Er übermittelte die Glückwünsche der Stadt
und betonte, daß die Stadtverwaltung froh sei, das Luftschiff wieder
zu Hause begrüßen zu können. Er überreichte dem Führer Kapitän
Lehmann ein äußeres Zeichen des Dankes einen Lorbeerzweig und
schloß mit einem Hoch auf die Besatzung. Anschließend sangen die
Anwesenden das Deutschlandlied. Kapitän Lehmann wurde nach Ab-
schluß der Feier von allen Seiten lebhaft bealückwünscht. Besonders
aus Dr. Dürr, dem stauferischen Chefkonstrukteur des Luft-
schiffes, brachten die Anwesenden immer wieder herzliche Doo-
tionen aus.

Die Passagiere waren voll Bewunderung über die Fahrt des „Graf Zeppelin“.

Glückstrahlend verließen die 22 Passagiere die Kabine, während die
mitgebrachte Fracht und Post sofort entladen wurde, um umgeben
den Adressaten zugehen zu können. In blumengeschmückten Autos
wurde die Besatzung nach der Landung durch die Stadt nach ihren
Quartieren gebracht. Vor den Toren des Luftschiffbaues warteten
Tausende auf das Erscheinen der Besatzung, die überall lebhaft ge-
feiert wurde.

Unter Glodengeläute und Böllerschüssen fand der Eingang in die Stadt statt.

Um die Mittagsstunde erschien das neue Riesenschiffzeug Do X
zu einem Huldtigungsflug über der Stadt, in den Straßen von den
Menschen lebhaft begrüßt.

In der Stadt hat die Festesfreude über die Rückkehr des „Graf
Zeppelin“ ihren Höhepunkt erreicht. Das von der württembergischen
Regierung geplante Frühstück zu Ehren der Besatzung findet erst am
Donnerstag mittags statt, damit die Besatzung sich von den Stra-
pen der Fahrt erholen kann.

Der erste Gruß in Deutschland.

III. Vörrach, 4. Sept. Zwischen Basel und dem Meiner Hof
lonnie heute früh 7 Uhr der heimkehrende „Zeppelin“ in Deutsch-
land zuerst begrüßt werden. Überall jubelte man dem Weltreisenden
zu und heulende Sirenen schickten ihre Grüße hinauf. Auch in Basel
herrschte ungeheure Begeisterung. Die Dächer waren dicht besetzt
mit Menschen und zahlreiche Flugzeuge vom Flugplatz Basel gaben
dem Luftschiff das Geleit.

Die Rekordzeiten des „Graf Zeppelin“.

III. Friedrichshafen, 4. Sept. „Graf Zeppelin“ hat die
schnellste aller Weltreisen beendet. Am 15. August morgens 4 Uhr 30
war das Luftschiff zu seinem Weltflug von Friedrichshafen nach
Friedrichshafen in östlicher Richtung aufgefliegen und heute am
4. September um 8 Uhr 48 berührte es nach 20 Tagen 4 1/2 Stunden
wieder die heimatische Erde. Durch die Bewältigung dieser letzten
Etappe Lakehurst-Friedrichshafen in 67 Stunden 35 Minuten hat
das Luftschiff „Graf Zeppelin“ seinen Weltrekord um einen Tag
2 1/2 Stunden verbessert, trotzdem die reine Fahrzeit Lakehurst-Frie-
drichshafen diesmal um 12 Stunden, 12 Minuten länger war als das
letzte mal. Dafür hat aber die erste Rastpause der Weltfahrt von
Lakehurst nach Friedrichshafen vom 10. bis 15. August
11 1/2 Stunden gedauert, während der letzte Aufenthalt in Lakehurst
vom 29. August bis 4. September 7 1/2 Stunden gedauert hatte. Da-
mit ergibt sich für die Weltfahrt Friedrichshafen-Friedrichshafen
eine Gesamtdauer von 20 Tagen 4 1/2 Stunden gegen eine Gesamt-
dauer der Lakehurst-Weltfahrt von 21 Tagen 7 1/2 Stunden.

* Berlin, 4. Sep. (Zuntspruch.) Der Reichspräsident hat an
den Luftschiffbau Friedrichshafen das nachstehende Telegramm ge-
richtet:

„Um erfolgreichen Weltflug des Luftschiffes „Graf Zeppelin“
sende ich Herrn Dr. Edener und allen an diesem bahnbrechenden
Werk Beteiligten in Anerkennung ihrer hervorragenden Leistungen
herzlichen Glückwünsche.“
gez. von Hindenburg, Reichspräsident.“

Zu neuen Taten.

Millionen Deutscher sind heute morgen bei der Nachricht von
der glücklichen Heimkehr des „Grafen Zeppelin“ von Stolz und Be-
geisterung erfüllt gewesen und haben mit einer Aufrichtigkeit und
inneren Dankbarkeit, für die es keine Worte gibt, die große Tat
bewundert, die eben vollendet wurde. Glodengeläute brauchte durch
die Lande und kündigte den großen Augenblick an, wo das Luft-
schiff, das den deutschen Namen über Länder und Meere hinweg
trug, wieder in seinem Heimathafen landete. Festlich geschmückt
sind landauf und landab Städte und Dörfer, und Fahnen und Wimpel
stempeln den heutigen Tag zu einem Festtag des ganzen deutschen
Volkes. Was den einzelnen bei diesem großen Ereignis bewegt und
die Herzen aller höher schlagen läßt, was wie ein Funke vor einem
zum andern überspringt und zu innerer neuer Begeisterung zündet,
was die Menschen freudiger und leichter durch den Tag gehen läßt,
das ist das tiefe und wohlige Gefühl, daß durch der Arbeit ein Wert
gelungen ist, das eine ganze Welt bewundernd aufschauen und die
Leistung des von schweren Tributjahren bedrückten deutschen Volkes
mit ehrlichen Jubelausdrücken anerkennen lieh. Ein Erleben von
ungeheurer Größe und von unbeschreiblicher Schönheit muß die Fahrt
für alle die gewesen sein, die sie mitmachen konnten. Was der Welt-
rundflug für uns und für den Verkehr unter den Völkern der Erde
bedeutet, das haben wir hier bereits mehrfach herangezogen, und
die Stimmung, die er in allen Kontinenten heraufgerufen hat, gibt
uns die Zuversicht, daß der eben vollendete Flug nicht ohne praktische
Wirkung für den Weltflugverkehr und für die Weltforschung durch
Zeppelinluftschiffe bleiben kann. Er war ein Brauourstück und er
kann kein Zweifel daran aufkommen, daß der Luftreise sich in jeder
Sinnlichkeit bewährt und die Hoffnungen, die auf ihn gesetzt wurden
voll und ganz erfüllt hat. Aber — und das ist das
Herzliche und Unvergessliche an Dr. Edener und seinen Mitar-

Der Kurs über Frankreich.

(Sonderdienst der „Badischen Presse“ durch „United Press.“)
Limoges, 4. Sept. Um 2 Uhr 30 morgens M.E.Z. überflog „Graf
Zeppelin“ die heilige Stadt mit flüchtigem Kurs. Das Luftschiff, das
sich in ungefähr 400 Meter Höhe hielt, hatte Richtung auf Dijon.
Beim Ueberqueren von Limoges bot „Graf Zeppelin“ einen prächtigen
Anblick, da er hell erleuchtet war. So weit vom Boden aus fest-
zustellen war, arbeiteten die Motoren ausgezeichnet.

Um 0.25 Uhr morgens M.E.Z. hatte das Luftschiff bei Bordeaux
die französische Küste erreicht.

An beiden Orten war trotz der späten Stunde noch eine große Anzahl
Einwohner wachgeblieben, um teils von ihren Wohnungen, teils
von der Straße aus wo sie in Cafés die Ankunft des Luftschiffes
erwartet hatten, das Schauspiel zu genießen. Beim Ueberfliegen von
Santander hatte das Luftschiff über dem Palast, wo König Alfons
sich zur Zeit aufhält, zwei Schleifen gezogen. An Bord des „Graf
Zeppelin“ herrscht sowohl unter den Passagieren wie unter den Mann-
schaften Heimkehrstimmung und alle an Bord Befindlichen sind voll
fröhlicher Erwartung.

Bejancon, 4. Sept. (United Press.) „Graf Zeppelin“ überflog
5 Uhr 50 Minuten M.E.Z. Bejancon, nachdem er um 5 Uhr 20 M.E.Z.
Dijon passiert hatte. Beim Ueberfliegen von Bejancon hielt sich
das Luftschiff, das im leichten Morgennebel fast sichtbar war, ziem-
lich niedrig. Es hatte Kurs auf die Schweizer Grenze und flog sehr
schnell. Die Wetterbedingungen sind ausgezeichnet, es herrscht nur
ein leichter Wind.

Basel, 4. Sept. (United Press.) „Graf Zeppelin“ überflog um
7 Uhr 05 M.E.Z. Basel. Er hielt sich in etwa 200 Meter Höhe.
Das Luftschiff wurde von verschiedenen Flugzeugen begleitet.

Frankreichs Anerkennung.

Paris, 4. Sept. (Drahtmeldung unseres Berichterstatters.)
Die glückliche Rückkehr des „Graf Zeppelin“ von seiner epoche-
machenden Reise beschäftigt die französische Presse eben so ausfüh-
rend, wie die Völkerbundstagung. Dem Zeppelin werden viele Spalte
den, außer den zahlreichen Karten und Photographien, gewidmet.
Die Anerkennung des großen Erfolges hält überall an. Der Flug
hat die Erwartungen zweifellos übertraffen. Das sieht man beson-
ders an einem Kommentar der „Journées Industrielles“, die, wie alle
französischen Wirtschaftszeitungen, sehr viel angänglicher und eiferfüch-
tiger darüber wacht, daß das französische Prestige in Europa und in
der Welt nicht durch Deutschland in den Schatten gestellt werde.
Das Blatt schreibt: Wir verbringen einen guten Teil unserer Zeit
damit, die Retorde unserer Nachbarn zu bewundern und erkennen
damit an, daß ihre Propaganda gut, unsere Propaganda dagegen
schlecht ist. Die öffentliche Meinung in Frankreich hat die Pflicht
nachzudenken und sich über die Erfolge Frankreichs ebenfalls zu
orientieren. Als das Zeppelinunternehmen in der Prozedur abge-
terte, da war man in Deutschland nicht so entmutigt, wie man in
Frankreich entmutigt ist, wenn uns in der Fügerei einmal ein
Mißgeschick zustoßt.

Wir begrüßen in dem Zeppelinflug eine bedeutende Etappe
des wissenschaftlichen Fortschrittes
und wenn darüber hinaus eine wirkliche Verbesserung in der Ge-
schwindigkeit, und in der Bequemlichkeit des wirtschaftlichen Ver-
kehrs zwischen den Staaten und Kontinenten erreicht werden könnte,
so sind wir die ersten, die das begrüßen. Wir wollen nur erreichen,
daß man auch in Frankreich künftig mehr als bisher die französi-
schen Erfolge herausstreicht.

leitern — der Weltumflug wurde seinen Führern ein Ansporn
zu neuen und größeren Taten. Dr. Edener hat freimütig aus den
unfähigen Erfahrungen heraus, die ihm die große Fahrt brachte,
erklärt, der „Graf Zeppelin“ LZ. 127 sei bereits überholt, man
werde für die großen Weltfahrten ein neues, mit allen durch die
Praxis als notwendig und verbesserungsbedürftig erkannten Ver-
änderungen ausgestattetes Luftschiff bauen. So gibt es keinen Stillstand
für die, die in der Friedrichshafener Welt schöpferisch tätig sind.
Jede neue Fahrt bringt ihnen neue Erkenntnisse, die zur Vervoll-
kommnung des Werkes dienen müssen. Ganz besonderer Wert wird
bei den neuen Luftschiffen, die für große Fahrten in Frage kommen,
auf die Bequemlichkeit der Passagiere gelegt, denen man eine
größere Bewegungsfreiheit und einen angenehmeren Aufenthalt
schaffen wird. Man will ihnen Annehmlichkeiten bieten, wie
sie sie auf den großen Ozeandampfern vorfinden. Es klingt
fast wie ein Märchen wenn man hört, daß die neuen Luft-
kreuzer neben bedeutend verbesserten Schlafkabinen einen großen
Speisesaal, Promenadendeck und — sogar einen Rauchsalon haben
werden. Ohne Unterlag wird an neuen Plänen gearbeitet und wäh-
rend noch die Jubelstürmen begeistert über das eben Erlebte hinaus-
singen, ist in stiller und zäher Arbeit schon Neues und Größeres im
Werden und kündigt neue Taten. Ergreifen und dankbar, voll Freude
und Glück stehen wir vor dem großen Werk, das eben vollendet
wurde und bewundernd schauen wir auf die Männer, die in nimmer-
müdem Streben und Drängen für die Eroberung der Luft und die
Wohlfahrt der Menschheit tätig sind. Stolz und freudig begrüßen
wir die Landung des „Graf Zeppelin“ in seinem Heimathafen. Wir
beglückwünschen Dr. Edener und seine Kameraden zu der glücklich
beendeten Fahrt und freuen uns über seinen Mut zu neuen Taten,
in dem Gefühl, daß das „Deutschland, Deutschland über alles“, das
heute dem glückhaften Schiff von zehntausenden begeisterten Zu-
schauern bei seiner Rückkehr entgegenhalle, nie eine tiefere und
wahrere Bedeutung hatte, als heute, da es von seinem Weltumflug
in der Heimat wieder landete.

Friedrichshafen ein großes Heerlager.

Der Andrang der Wartenden. — Die Kasernen als Nachquartier. — Ein herrlicher Morgen. — Die Ehrengäste.

Vldr. Friedrichshafen, 4. Sept. (Drahtmeldung unserer nach Friedrichshafen entsandten Redaktionsmitgliedes.) Es war eine unruhige Nacht, die Friedrichshafen in Erwartung des Luftschiffs „Graf Zeppelin“ vom Dienstag auf Mittwoch verbrachte. Noch nie haben sich hier zum Empfang eines Luftschiffes so viele Menschen eingefunden, wie bei der Rückkehr des „Graf Zeppelin“ von seiner Weltfahrt. Die ganze Stadt glück einem Heerlager von größtem Ausmaß. Ungeheure Menschenmassen zogen am Dienstag abend durch die Straßen, in denen die ganze Nacht unaufhörlich das Getöse der Autos erklang. Wer nicht in Hotels und Privatquartieren untergekommen war — und das waren nicht wenige — sammelte in den die ganze Nacht geöffneten Lokalen der Stadt durch, oder suchte sich ein Ruheplätzchen auf den Bänken in den ausgedehnten Anlagen am See. So bot sich in dieser Zeppelinnacht dem sonst so ruhigen Städtchen ein eigenartiges großstädtisches Bild.

Aus einer wundervoll sternklaren Nacht stieg am Mittwoch früh ein herrlicher Spätsommerstag heraus. Prachtvoller Sonnenschein lag über dem Gelände und dem Bodensee und vom anderen Ufer grühten in seltener Klarheit die Berge Osterrichts und der Schweiz den Morgengruß herüber. Die Heimat hatte sich mit dem schönsten Kleid zum Empfang des „Graf Zeppelin“ geschmückt. Im Glanz der Morgenröte kreuzten Flugzeuggeschwader der Böhlinger Verkehrsfliegerhülle über dem Luftschiffgelände, das seit den frühen Morgenstunden von einer ungeheuren Menschenmenge erwartungsvoll umlagert war. Gegen 7 Uhr kündeten Böllerschüsse, daß das Luftschiff die deutsche Heimat erreicht hatte. Auf dem streng abgesperrten Luftschiffgelände, dessen Halle mit den Flaggen Deutschlands, Frankreichs, Japans und Amerikas geschmückt war, fanden sich um diese Zeit Vertreter der Reichsregierung, der deutschen Länderregierungen, die Botschafter von Amerika und Japan und zahlreiche Ehrengäste ein. Unter den Erschienenen bemerkte man u. a. auch den früheren englischen Ministerpräsidenten Lloyd George, der von Konstanz zur Landung des Luftschiffes herübergekommen war.

Im Verwaltungsgebäude häuften sich die Blumensträuße für die nach dreiwöchentlicher Abwesenheit zurückkehrende Besatzung. Berge von Glückwunschtelegrammen waren im Laufe des Mittwochs bei der Leitung des Luftschiffbaus eingelaufen, darunter ein in herzlichsten Worten gehaltenes Glückwunschtelegramm des Reichspräsidenten von Hindenburg.

Schon heute läßt sich sagen, daß diese Fahrt nicht als eine Höchstleistung der Friedrichshafener Werk betrachtet werden muß, sondern daß die neuen Bauten, die in der Zeichnung fix und fertig daliegen, und deren Durchführung voraussichtlich im Juni nächsten Jahres beendet sein wird.

die Fahrgeschwindigkeit auf den Ueberland- und Uebersee Strecken noch erheblich steigern werden.

Die neuen Luftschiffe werden zwar nicht so lang sein wie der „Graf Zeppelin“, dafür aber wesentlich gedrungener und sich der Tropfenform noch stärker nähern als L. 3. 127. Sie werden voraussichtlich nur vier Motoren von je 1000 PS. erhalten. Die Manövrierwerte haben bereits konstruktiv das Problem gelöst, diesen sehr starken Motoren Abmessungen und Gewichte zu geben, die sich im Rahmen dessen halten, was die Belastung des Aluminiumgerüsts und die Schwingungsübertragung erlaubt.

Die Schiffe sollen vor allen Dingen einen wesentlich größeren Komfort erhalten,

geräumigere Kabinen, einen vergrößerten Speisesaal und vor allem eine Rauchsablenkung, da die Passagiere auf den bisherigen Fahrten immer wieder darüber klagten, daß sie den Nitotingenuß allzu sehr entbehren. In dem Schiff werden Promenadengänge Passagieren und Besatzung eine weitaus größere Bewegungsfreiheit als bisher gestatten.

Dr. Eckeners Verhandlungen in Amerika.

Zeppelin-Linien über den Atlantischen und Stillen Ozean geplant.

N. New York, 4. Sept. Dr. Eckener hatte am heutigen Mittwoch mit Vertretern von „Nehman Brothers“ und „Murphy & Co.“ Besprechungen, die der Frage der Errichtung dauernder Zeppelin-Linien über den Atlantischen und den Stillen Ozean galten. Die genannte amerikanische Bankiersgruppe soll daran sehr interessiert sein und ein Abkommen zwischen dem deutschen Zeppelinbau und der Goodyear Compagnie vorgeschlagen haben, wonach die amerikanische Gesellschaft einen regelmäßigen Flugdienst mit zwei großen Zeppelinen über den Stillen Ozean einrichten würde, während der deutsche Zeppelinbau zwei Zeppeliner über den Atlantischen Ozean verkehren lassen würde.

m. Berlin, 5. Sept. (Drahtmeldung unserer Berliner Schriftleitung.) Der Aero-Club von Deutschland hat Dr. Eckener anlässlich der hervorragenden Leistung der Weltumfliegung zu seinem Ehrenmitglied ernannt. Der Aero-Club von Deutschland hat damit zum ersten Mal nach dem Krieg die Ehrenmitgliedschaft seines Clubs verliehen.

Auch Kehl muß geräumt werden.

m. Berlin, 4. Sept. (Drahtmeldung unserer Berliner Schriftleitung.) In der deutschen Öffentlichkeit hat sich ein heftiger Streit darüber entwickelt, ob Kehl ebenfalls bis zum 30. Juni 1930 geräumt wird, oder ob man entsprechende Regelungen im Haag verabschiedet habe. Die Reichsregierung steht nach wie vor auf dem Standpunkt, daß Kehl zur dritten Zone gehört, was auch klar aus dem Versailles Vertrag hervorgeht.

Info:gedessen muß auch Kehl bis zum 30. Juni 1930 von der fremden Besatzung befreit sein.

Dieselbe Auffassung herrscht auch in Kehl amtslichen Kreisen. Der Oberbürgermeister der Stadt Kehl hat an den Reichsminister für die besetzten Gebiete Dr. Wirth ein langes Dantelegramm geschickt, in dem er seiner besonderen Genugtuung darüber Ausdruck verleiht, daß Dr. Wirth sich für die Befreiung der einzigen Stadt Badens, die unter der Besatzung der fremden Mächte zu leiden hat, mit Erfolg eingesetzt hat. Er wird dann gebeten, sich der Stadt Kehl in Zukunft besonders anzunehmen. Zugleich wird Dr. Wirth eingeladen, der Stadt Kehl einen Besuch abzustatten.

Eine wichtige Spur. Ein Chauffeur sagt über das Attentat am Reichstagsgebäude aus.

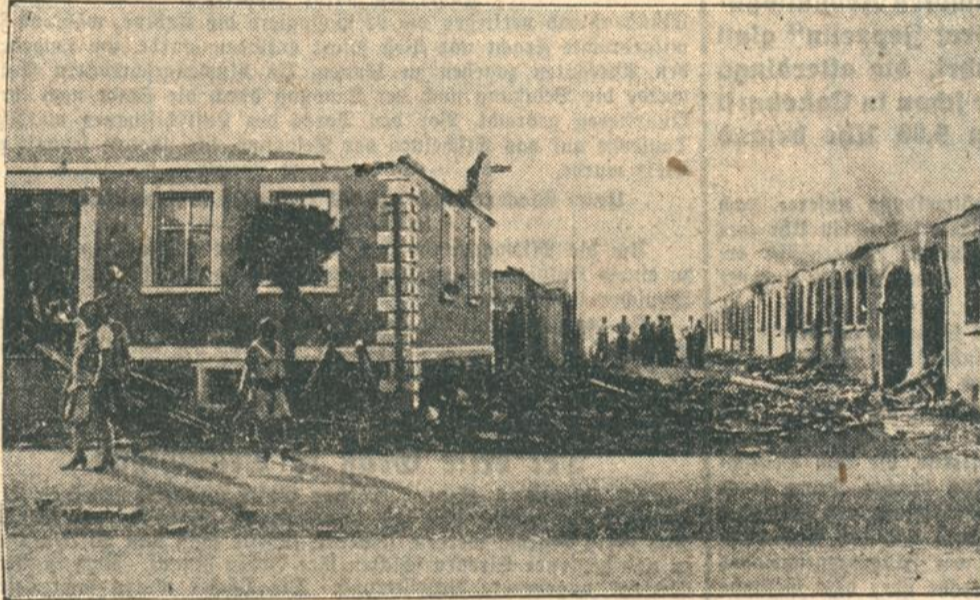
m. Berlin, 4. Sept. (Drahtmeldung unserer Berliner Schriftleitung.) Eine wichtige Spur der Attentäter, die im Reichstagsgebäude in der Nacht vom Sonntag die Höllemaschine zur Explosion brachten, ist entdeckt worden. Der Führer einer Kraftdroschke hat sich bei der Polizei gemeldet und Angaben gemacht, die von großer Wichtigkeit sein müssen. Der Autochauffeur hat am Sonntag abend etwa gegen 12 Uhr noch zwei Herren als Fahrgäste bekommen. Er befand sich auf der Fahrt in der Kurfürstenstraße und wurde von einem der Herren angerufen, als er von der Kurfürstenstraße in die Moabitstraße einbiegen wollte. Die Herren gaben als Ziel der Fahrt die Kurfürstenstraße Ecke Oberdorferstraße an. Beide Fahrgäste unterhielten sich eifrig, machten aber das Schiebefenster bald zu, so daß dem Chauffeur ein Zuhören unmöglich wurde. An der Ecke der Kurfürstenstraße Hopfe der eine ans Fenster und der Wagen hielt vor der Münberger Straße, etwa an dem italienischen Restaurant „Lida“. Der eine Fahrgast verließ den Wagen, ging über die Münberger Straße nach der anderen Seite und ist dort wahrscheinlich auf die andere Straßenseite hinübergegangen. Nach etwa zehn Minuten, während der Fahrgast allein im Wagen geblieben war, erschien der vorher ausgestiegene Herr wieder in der Droschke. Diesmal trug er eine Altemappe bei sich. Die Mappe muß gefüllt gewesen sein, denn sie war nicht zusammengelegt. Es ist anzunehmen, daß sich ein Paket darin befunden hat. Der Mann trug die Mappe nicht am Griff, sondern im Arm. Nachdem er wieder Platz genommen hatte, gab er als neues Ziel: Reichstagsgebäude. Dorthin sind die beiden Männer gefahren worden. Sie sind ausgestieg und haben sofort den Fahrpreis bezahlt.

Das wäre schon an und für sich ein wichtiges und für die Untersuchung bedeutungsvolles Moment. Aber die Befragung des Taxichauffeurs geht noch viel weiter. Der Chauffeur ist mit seinem

Wagen vom Reichstagsufer aus nach Moabit gefahren und hat auf dem Standplatz, an dem er immer zu warten pflegt, gewartet. Nach etwa anderthalb Stunden bekam er eine neue Fahrt, ein Fahrgast ließ sich nach dem Bahnhof Friedrichstraße fahren. Dabei kam er mit seinem Wagen das Kronprinzenufer entlang und sah auf der Schusslinie, die zwischen Reichstagsgebäude und dem Wohngebäude des Reichspräsidenten mitten in der Straße gelegen ist, zu seinem Erstaunen die beiden Fahrgäste noch stehen, die er etwa anderthalb Stunden vorher dort abgesetzt hatte. Er ist dann auf einem anderen Weg nach Moabit gefahren und hat, als er seine Wohnung in Moabit aufsuchte, den lauten Knall der Explosion gehört. Er hat begreiflicherweise zuerst keinen Zusammenhang zwischen dieser Explosion und seinen Fahrgästen finden können. Als aber durch die Veröffentlichungen der Kriminalpolizei, insbesondere auf zwei Personen aufmerksam gemacht wurde, die ein Auto am Reichstagsgebäude verlassen hatten, sind ihm Gedanken über Zusammenhänge gekommen und er hat sich bei der Polizei gemeldet. Seiner Meinung nach standen die beiden Fahrgäste im Alter von etwa 35 bis 40 Jahren. Beide hatten keine Schnurrbärte und trugen dunkle Anzüge. Beide haben einen wenig sympathischen Eindruck gemacht. Der Chauffeur sagte ausdrücklich, daß, wenn er mit einem der Fahrgäste allein gewesen wäre und diesen den Wagen verlassen hätte, er bestimmt dem Mann aus Mißtrauen gefolgt wäre, so hat aber der zweite Fahrgast den Wagen nicht verlassen und deshalb hat sich auch der Chauffeur nicht weiter um den Mann gekümmert, als er über die Münberger Straße ging und so hat er deshalb nicht sehen können, woher der Mann die Attentatsegehoht hat.

Ein russischer Personenzug entgleist.

U. Kowno, 4. Sept. Wie aus Moskau gemeldet wird, ist am Dienstag in der Nähe von Znanowo-Mosnensensk ein Personenzug entgleist. Dabei wurden drei Wagen vollkommen zertrümmert und 10 Wagen stark beschädigt. Bis jetzt sind 4 Tote und 7 Schwerverletzte geborgen.



Riesenfeuer in einem oberösterreichischen Doel.

In dem Orte Teuschnitz (an der Bahnhalle Probstzella-Lichtentels) entstand, wie bereits gemeldet, in der Nacht zum 2. September in einer Scheune ein Brand, der sich mit rasender Geschwindigkeit ausdehnte und in kurzer Zeit 59 Wohnhäuser, 37 Scheunen und etwa 40 Nebengebäude in Asche legte. Die Scheunen waren größtenteils mit Erntevorräten gefüllt.

Ein Untersuchungsausschuss für Palästina: Die Ursachen der Revolte.

Keine Aenderung der englischen Mandatspolitik.

U. London, 4. Sept. Das Kolonialministerium veröffentlichte eine Erklärung, in der die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur Prüfung der Ursachen der gegenwärtigen Vorgänge in Palästina mitgeteilt wird. Als Vorsitzender ist Sir Walter Chaw, ein früherer Oberrichter in den Straits Settlements, vorgesehen. Die drei weiteren Mitglieder des Ausschusses werden den drei politischen Parteien im Unterhaus entnommen werden. Die Namen werden noch nicht bekannt gegeben. Gleichzeitig heißt es in der Erklärung, daß die Regierung nicht die Absicht habe, die Mandatspolitik in Palästina zu ändern.

Dieser bedeutende Teil der Erklärung lautet wörtlich: „Im Hinblick auf Anregungen, die in verschiedenen Kreisen gemacht wurden, hat der Kolonialminister den Wunsch, auf das deutlichste zu erklären,

daß die britische Regierung nicht die Absicht hat, das britische Mandat in Palästina abzugeben.

Es wird keinerlei Untersuchung vorgesehen, die die gegenwärtige Stellung Großbritanniens als Mandatsmacht, wie sie in der Balfour-Erklärung vom Jahre 1917 niedergelegt wurde, abändern würde. Die Untersuchung ist vielmehr auf die gegenwärtigen Vorgänge beschränkt und wird sich nicht auf Erwägungen grundsätzlicher Art erstrecken.

Noch keine Ruhe in Palästina. Angriffe und Straßenkämpfe.

U. London, 4. Sept. Das englische Kolonialministerium veröffentlicht folgende Erklärung über die Lage in Palästina: „Die Lage ist im allgemeinen ruhig. Im Norden waren jedoch lokale Zusammenstöße zu verzeichnen. In Hatton acht Meilen von T.beriasse ereignete sich ein Angriff auf die dortigen Polizeibehörden, erfolgreich zurückgeschlagen. In Jeshub Hamala nördlich von T.beriasse fanden weitere Straßenkämpfe statt, in denen auch die britischen Truppen Verluste zu verzeichnen hatten. Es wurden einige Verhaftungen vorgenommen. Die allgemeine Einstellung der Bevölkerung in Transjordanien wird als zufriedenstellend bezeichnet, mit Ausnahme kleiner Gebiete im Norden. Auf die Tatsache, daß der amtliche Bericht keinen Hinweis darauf enthält, von wem der Angriff in Hatton ausging und gegen wen in Jeshub Hamala getämpft wurde, wird in der Presse besonders hingewiesen.“

Die indischen Muselmanen greifen ein.

U. London, 4. Sept. Der Präsident der Kalfats-Bewegung in Indien, Maulana Mohammed Ali, veröffentlicht eine ausführliche Erklärung über die Lage in Palästina, die mit einem Aufruf an alle Muselmanen Indiens schließt, am kommenden Freitag nach Verrichtung der Gebete einen feierlichen Eid zu leisten, im Notfall ihr Leben und Eigentum zu opfern, um die Heiligkeit Jerusalems zu erhalten. Weiter werden die Muselmanen aufgefordert, sich gegen die Balfour-Erklärung, über das britische Mandat über Palästina zu wenden.

Polnische Unverschämtheiten. Uebertriebene Forderungen. — Hege nach der Katastrophe von Buir.

O. Berlin, 4. September. In der polnischen Presse war nach dem Eisenbahnunglück von Buir eine Schadenersatzforderung Polens in Höhe von 350 000 Mark angemeldet worden. Wie wir von unterrichteter Seite erfahren, handelt es sich bei der Entschädigungsforderung, die das polnische Verkehrsministerium für die Beschädigung polnischer Eisenbahnwagen bei dem Eisenbahnunglück gestellt hat, nicht um 350 000 Mark, sondern um ebensoviele Zlotys, also „nur“ 165 000 Mark. Bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft betrachtet man die Höhe dieser Forderung als vollkommen ungerechtfertigt, da es sich bekanntlich nur um drei polnische Wagen handelt. Selbstverständlich ist die Reichsbahn bereit, der Leitung der polnischen Staatsbahnen eine billige Entschädigung zuzuerkennen. Außer der Entschädigungsforderung des polnischen Verkehrsministeriums soll einer Wartschauer Meldung zufolge noch auf diplomatischem Wege der Entschädigungsanspruch für die bei der Katastrophe verunglückten polnischen Staatsangehörigen vertreten werden. Angeblich will Polen für die durch das Unglück arbeitsunfähig gewordenen polnischen Staatsangehörigen und für die Angehörigen der tödlich Verunglück-

ten den zehnfachen Betrag eines Jahreseinkommens fordern. Auch viele Ansprüche werden seitens der Reichsbahngesellschaft einer genaueren Prüfung unterzogen werden. So weit sie rechtlich begründet sind, dürfte ihnen entsprochen werden.

Die Feststellungen eines deutschen Blattes, daß als eigentliche Ursache des Unglücks bei Buir die Vorkriegsunterhaltung anzusehen sei, die die deutschen Hinweise auf die schwere Ueberlastung der Strecke und die Forderung nach mehrjährigem Ausbau stets abgelehnt habe, beantwortet die polnische Presse mit

einer scharfen Hege.

Ein Blatt geht dabei sogar soweit, „dem Jnnismus deutscher Halbdissen“ zu sprechen und die Deutschen als Urheber der Eisenbahnkatastrophe hinzustellen.

Dabei ist Polen ein Land, in dem Eisenbahnunfälle an der Tagesordnung sind, und zwar wegen des außerordentlich schlechten Zustandes der polnischen Eisenbahnen, nicht nur des rollenden Materials, sondern auch der Schienenstränge, wie ja das furchtbare Unglück bei Dirschau seinerzeit gezeigt hat. Während aber der Reichsbahngesellschaft die schweren Reparationslasten aufgebürdet sind, durch welche jede Erhöhung der Betriebsicherheit außerordentlich erschwert wird, beschneidet Polen keine Ausgaben für die Eisenbahn, während zugunsten einer starken Ausgabensteigerung für sein Heer.

Costa Rica, das Ländle / Von Alfons Goldschmidt.

Von Newyork bis Guatemala-City bin ich mit der Eisenbahn gefahren. Das sind etwa zehn Tage auf der Achse. Ein ungeheurer Weg durch ungeheure Dimensionen. Nord-Mexiko insbesondere, das ist die Weite. Sie beginnt an der Texasgrenze: Stauden und Kaktuswästen, schwermütige Unendlichkeit. Langsam steigen die Berge an, stellen sich vor die Unendlichkeit, fliehen oder belagern den Weg, bis ich wieder durch den herrlichen Ring fuhr, der die weiße Stadt umgibt.

Über dem Tal von Matraza war ich leider in der Nacht, über dieser wild-wachsenden Weite, die das Auge wegzieht und immer wieder mit neuen Fernen, Schluchten und Schroffen überfällt. In Cordoba, wo die Bahn nach dem Isthmus von Tehuantepec abbiegt, war der Morgen kühl, obwohl hier die Subtropen beginnen. Dann aber ging es tage- und nachtelang durch die fruchtschwere Hölle des Isthmus und des mexikanischen Kaffeestaates Chiapas, an Märchenpflanzungen vorbei, ohne Ende, ohne Ende die Brokigkeit des Dschungels, die Riesengräber, Lianen, Fittler- und Klobenpalmen, mit dem Geklingel und Geklimmer darüber, dem Puschleuchten in der Nacht. Stunden hindurch kein Haus, keine Seele, nur Blüten- und Blattpracht, bis die Augen zufallen vor allzuviel Seligkeit.

Niemals habe ich die entsetzliche Endlosigkeit der Tropen so klar und lähmend empfunden als vier Eisenbahnstunden vor der mexikanischen Kaffeestadt Tapachula. Die Regen hatten das Gleis unterwachsen, fünf Wagen waren weggesprungen in das Dschungeldickicht. Wir warteten sieben Stunden auf den Abtransport in Viehwagen. Mitten in diesem Tropenrauschen, angeklammert von hunderttausend dieser mitteleuropäischen Mosquitos, deren Stich viel weniger quält, als das monotone Flügelsummen, dieses Auf und Ab der Luftschwimmungen, je nach der Entfernung. Dort, in dieser Oede, ist der Tod gar nichts, er ist fast wie eine Abwechslung. Aber das Gefühl, daß kein Weg da ist, keine Mög-

lichkeit, an ein Ziel zu kommen, dieses Gefühl ist furchtbar. Denn der Regen hat alles ringsum unweegsam gemacht, auch der Schienenweg ist eine einzige Schlammsee, du mußt auf den Karren warten, niemals in deinem Leben wartest du so abhängig von der Technik.

Die Weite bleibt noch in Guatemala. Es ist eine herrliche Fahrt von der pazifischen See bis zur Hauptstadt und auch von der Hauptstadt herunter nach dem Atlantischen Ozean. Noch keine Lieblichkeit, immer noch Unendlichkeit. Es ist die Fortsetzung und Wiederholung des Tropen- und Bergmexiko, das niemals anföhrt, die Bananenwälder undurchdringlich, der Urwald ungeschlachtet. Ein wunderschönes Land nach beiden Seefleiten, ein Land voll von Indiageheimnissen, graulamer Tradition und großer Zukunft.

Über der atlantischen Küste Nicaraguas schweift der Tropenregen. Traurig liegt das Land da, weinend die flachen Inseln, bis du, an einem hellen Morgen, entzückt vor Puerto Limon erwachst, dem atlantischen Hafen Costa Rica. Nun ist alles verändert. Sofort hast du das Gefühl begrenzter Lieblichkeit. Die kleine Stadt ist fröhlich auch unter der heißen Sonne, die bunten Holzhäuser lächeln und der kleine Salonwagen läßt dich zu einer lustigen Fahrt. Die Herrlichkeit ist unbeschreiblich. Immer wieder über dem wirklich brandenden Bergstrom Reventazon, der gelb und wütend an dem Urwald reißt. Entlang an diesem Fluß auf beiden Seiten, über Kaskaden, an freundlichen Stürzen vorbei, den Blick in heimliche Schluchten, auf Vulkanen und wahrhaftig auf Mitten, wie in den Alpen. Bananen, Brotfrucht, Kakao, Gummi, Orangen und Schweizer Wiesensblumen. Zunderrohr, Cooba, Ceder und Vanille, Mais, Bohnen und Kartoffeln, Orangen, Aguacate, Mango und Erbsen. Unten schnell die See bis fast heran an die Schienen, auf mittlerer Höhe will der Urwald furchtbar sein, und oben sind Weiden. Serpentinüberfahrungen immer wieder auf der Fahrt, aber keine Unendlichkeit, kein Reitegrauen, alles ist begrenzt und lieblich.

So ist das ganze Land, seine Menschen, seine Geschichte, seine Vergangenheit, seine Gegenwart und seine Pläne. Groß klingt der Name Cartago, aber es ist nur ein flaches Alpenstädtchen. Im Jahre 1910 warf ein Erdbeben die Häuser um. Sie wurden schnell wieder aufgebaut, und heute liegt das Städtchen da etwa wie Brizen oder Bozen aus der Spielzeughölle. Die Hauptstadt San José, so spanisch sie sich gibt, ist ohne freizügige Grandezza. Klein, klein, noch kleiner ist alles hier. Die öffentlichen Gebäude, die Empfangsräume in den Ministerien, die schönen Plätze und das Theater, hergeholt aus einer kleinen Residenz Mitteldeutschlands. Dann erzählen sie dir: nicht viel haben wir, aber was wir haben, ist lauter. Wir haben nur etwa 470 000 Einwohner, aber Armut haben wir nicht. Jeder hat seinen Kram bei uns, kein Kaffee- oder Bananenaderchen, kein Stück Kakao oder Gummi. Wir sind ohne wilde Ansprüche, ausgeglichen fast, und wo wir herrschen, sind wir Patriarchen und keine Herren. Wir haben Wehrpflicht, aber nur 500 Soldaten, und nicht mehr Gendarmen, wie haben ein liebevolles Irrenhaus und ein herziges Gefängnis. Wir haben wenig Geld, aber auch die geringste Zahl Analphabeten in Latein-Amerika. 500 Schulen haben wir und 2000 Lehrer, fünf Zeitungen allein in der Hauptstadt mit ihren 45 000 Einwohnern. Rassenprobleme kennen wir nicht, denn es leben nur einige tausend Indianer in Costa Rica, und die Neger, Chinesen und Jägerner dringen nicht bis zur Hauptstadt vor. Bei uns wird nicht geschossen, und unsere Revolutionen und Grenzstreitigkeiten mit Panama oder anderen Nachbarn waren zwar heroisch, aber doch niedrig. Wir haben unsere Gelder, die wir in den Schulbüchern besparen, aber mit Maß. Unser Erzbischof ist ein Mann von Kunstgeschmack, wir haben die obligatorische Feuerversicherung und eine staatliche Hypothekendarlehenbank. So sind wir ein friedliches Volk im wilden Mittelamerika und wollen es bleiben. Unsere Frauen sind hübsch und sorglos, wir machen die süßesten Fruchtbonbons und auf unserem Boden wächst der gute Kaffee von Costa Rica. Wir sind zufrieden. Die Geldgeber drängen sich, uns die Kassen zu füllen, wir wollen gar nichts mehr.

Da aber kam die United Fruit Company, die Bananenplanzerin aus den Vereinigten Staaten, die sich nicht zufrieden gibt mit Hunderttausenden von Colons, der Münze Costa Ricas, sondern das Vielfache in Dollarmillionen verdienen will. Sie pachtete und kaufte Bananenaderchen und -Wälder, sie pflanzte Bananenwälder, sie wollte und will viel mehr haben, als sie gibt. Damit hat die Unruhe in Costa Rica begonnen. Eine Verteidigungslinie hat sich gebildet, die Costaricenser Bananeros haben sich zu einem Syndikat zusammengeschlossen, und die Presse erinnert an die Zeiten der westindischen Kompanie. Man will bescheiden, aber unabhängig leben, aber es scheint, daß ein solch geruhiges Dasein dem Ländle nicht verqöntigt bleiben soll. Costa Rica ist nicht aus der Welt und speziell aus Zentralamerika zu trennen. Auch dieses Ländle muß leben, bedeutet, was Panamerika, von Newyork und Washington aus gesehen, bedeutet. Costa Rica, mein Ländle, Schwaben in Amerika, mein Brizen in den Tropen, mein Orkideerland, mein Wiesensland, Bananen, Kaffee und Kartoffeln.

Humor.

Doch erkannt.
Sonntagsjäger (zu einem Freund): „Da sah ich einen Hasen an, den ich geschossen habe. Er ist noch ganz warm.“ — „Das wunderst mich, denn die Wildpretläden sind meist nicht so stark geheizt.“

Zweideutigkeit.
Stellensuchendes Mädchen: „Ich verließ meine letzte Stelle, weil ich do nicht genug zu essen bekam.“ — Dienstherr: „Das gibst's bei mir nicht. Meine Frau kocht so, daß immer viel übrig bleibt.“

Kurz abgefertigt.
Gast (zum Kellner): „Ist das Schweins- oder Kalbsbraten, was Sie mir gebracht haben?“ — „Schneiden Sie den Unterschied nicht.“ — „Nein.“ — „Na, dann kann's Ihnen doch einerlei sein.“

Alles vergebens.
Ella (zu einer Freundin): „Sag mal, erreichst Du bei Deinem Mann etwas mit Tränen?“ — „Leider nicht. Wenn ich anfange zu weinen sagt er: „Nur kein Wasser!“ und läuft ins Wirtshaus.“

Probate Weisheit.
Herr (der am Wochenende bei einem Bader wohnt): „Ich möchte morgen früh um 5 Uhr geweckt werden.“ — „Das kann geschehen. Mein Nachbar will sich um die Zeit, er auf's Feld geht, einen Jahn ziehen lassen. Da werden Sie sicher wach.“

Fein ausgedrückt.
Richter (zum Angeklagten): „Sind Sie schon vorbestraft?“ — „Ja.“ — „Weswegen?“ — „Ich hatte in einer Sache eine andere Meinung als das Strafgesetzbuch.“

Unverhüllt.
Sie (zu ihrem Manne): „Ich bin in meinem Klub aufgefordert worden, in einer Revue mitzuwirken. Was wird man wohl sagen, wenn ich da in einem Babelsturm erscheine?“ — Er (trotzend): „Daß ich dich deines Geldes wegen geheiratet hätte.“

Schwere Aufgabe.
Herr (im Bazar): „Ich suche ein Geschenk für eine junge Dame.“ — Verkäufer (eifrig): „Wir haben alles — von der Stiefnadel bis zum Flugzeug.“ — „Schlagen Sie mir bitte etwas zwischen diesen beiden vor.“

Bier Seklflaschen / Von Alfred Richard Meyer.

Als ich mich vor vier Wochen von jenem freundlichen, alten, udermärktischen Landwirt verabschiedete, der mir die kleine Waldparzelle am Uebersee verkauft hatte, sagte er: „Na, auf Wiedersehen bei der Vermessung! Sie werden rechtzeitig vom Landmesser aus Eberswalde geladen werden. Und vergessen Sie die „Seklflaschen“ nicht, die zu jeder Vermessung notwendig sind! Bierre müssen es mindestens sein!“

Ich nickte stumm und hütete mich wohl, zu fragen: wozu denn bei solch einer Vermessung, die ich ja noch nie in meinem Leben mitgemacht hatte, ausgerechnet Seklflaschen gebraucht würden; ich wollte mir keine Blöße geben, daß ich das nicht wüßte. Ein Grundstückskauf mußte ja wohl betrunken werden — davon hatte ich ja schon gehört. Aber war so etwas in diesen nicht leichten Zeiten nicht auch mit hellem Bier abzumachen? Mühte es unbedingt Sekt sein?

Das fragte mich denn meine Frau auch und sie fügte hinzu: „Der Bauer will dich leimen — paß' nur auf!“

Und da fielen mir all die Augenblicke meines Lebens ein, in denen ich tatsächlich Parzetal, der reine Tor, gewesen war und unglücklich auf jeden Reim trock — angefangen mit jenem Wein- und Bierhuhn, als ich, als junger Marburger Juchs, dem Kapitän meines Fußmajors gemüß, zur ersten Weinur von einem Odershäuser Bauern, der es schon in einem Käfig bereit stehen hatte, abho, für den Fall, daß mir die Kasse abgehauen würde — wach, reichlichen Gegenstand dann schlüssigst ein Stück aus der lebendigen Fühnerbrust ersehen sollte. Wieder fand das große Gelächter ob meiner damaligen Gungläubigkeit mir in den Ohren. Sollte sich nun so etwas noch einmal in meinen alten Tagen am schönen Uebersee wiederholen?

Lumpen lassen wollte ich mich jedenfalls nicht; und so stieg ich am Vorabend des Vermessungstages in den Keller, in dem gottlob richtig noch vier Flaschen Sekt lagen, eigentlich für besondere Familienfeste bestimmt. Aber — bedeutete so ein Grundstücksverkauf nicht auch ein Familienfest? Also! Mit dieser Verhütung packte ich die vier Flaschen in meine Handtasche. Dadrinnen mochten sie getrost bleiben, wenn es sich hernach doch um einen Reim handeln sollte; auf die Frage, was ich denn in der Tasche habe, würde ich schlicht antworten: „Mein Frühstück!“

Eine knappe Stunde Eisenbahnfahrt, eine halbe Stunde Postauto, eine Viertelstunde Weges zu Fuß — und ich war auf meiner Waldparzelle angelangt. Der Landmesser hatte schon verschiedene rot- und weißgestrichelte hohe Stangen in die Erde gesteckt, studierte die Karte des Grundbuches genau, prüfte mit dem Bandmaß die Entfernungen nach. Und da war auch schon der Landwirt mit seinem Sohn, der Gemeindevorsteher und verschiedene Nachbarn und die Gehilfen des Landmessers. „So spät?“ begrüßte mich der Bauer und stellte mich den übrigen Herren vor. „Wir sind schon seit über einer Stunde stramm an der Arbeit. Und — haben Sie auch nicht die Seklflaschen vergessen? Wir haben auch welche mitgebracht. Ach! Stück brauchen wir nämlich mindestens.“

Ich tat so, wie wenn ich die Frage überhörte, und nickte nur stumm. Natürlich, wenn so viele Menschen an der Vermessung teilnehmen, würden acht Flaschen auch kaum reichen, daß ein jeder einen tüchtigen Schluck abbekäme! Darüber war hinterher immer noch zu reden. Aber daß die udermärktischen Bauern bei einer solchen Ge-

legenheit Sekt zu trinken pflegten, — das schien mir denn doch eine etwas üppige Tradition zu sein, so sehr ich sonst im Leben mit alten Traditionen gewiß gern einverstanden bin.

Die Vermessung ging schneller, als ich dachte; was gewiß daran lag, daß der Landmesser einst im Abiturientenexamen in der Mathematik besser abgeschrieben hätte, als ich. Auch heute hätte ich bestimmt an der Berechnung dieser, aus verschiedenen Dreiecken und Trapezen zusammengesetzten Flächen eine ganze Woche zu tun gehabt, um schließlich doch nur ein falsches Ergebnis herauszubekommen. „So — wo sind nun die Seklflaschen?“ fragte leht der Land-

messer. Da es sich also doch anscheinend nicht um einen Reim handelte, ging ich daran, meine Handtasche zu öffnen und das Verlangte hervorzujramen.

Erstaunte Augen blickten mich von allen Seiten an. Lachen prüfte mir entgegen. „War ich doch auf einen Reim hereingefallen? Ich hätte mich obzweigen können!“

„Nö — die sind ja gefüllt!“ warf mir der Landmesser, nichtlich enttäuscht, vor. Wertwürdig — in anderen Situationen macht man einer Seklflasche doch mit nichts das zum Vorwurf, daß sie einen sprudelnden Inhalt hat! Gefüllte Flaschen habe ich noch nie unter die Grenzsteine eingegraben!“

Der Landwirt hatte inzwischen seine vier leeren Seklflaschen aus einem Gebüsch geholt. Ihm schien das Problem gar nicht so schwer zu lösen. „Ja, da müssen wir eben wohl die Flaschen schnell anstrinken!“ meinte er wieder und überzählte schnell die Häupter der Versammlung, wie viel denn wohl auf den einzelnen Mann komme. Na, da brauchte sich schließlich niemand zu überheben! Das Ganze würde eine Angelegenheit von ein paar Minuten sein, das Dejjnen der Flaschen miteinbearbeiten.

Und also geschah denn der Trunk auch, der den Wunsch: „Auf gute Nachbarschaft!“ betrieftete.

Wie bei einem Begräbnis, einem ganz feierlichen, war es, als meine Seklflaschen eingegraben wurden — an jeder Ecke des Grundstücks eine; die des Bauern aber hatten den Zugangsweg zu meinem Grundstück zu bestimmen. Und oben auf die verküßert stehenden Flaschen kamen dann die schweren Grenzsteine. Und da fiel mir aus fernem Juristentagen der famose Paragraph 919 des Bürgerlichen Gesetzbuches ein: „Wenn ein Grenzzeichen verdrückt geworden ist...“

„Nun, da wir Götze des waderen Landwirts sind und dessen Gattin unwahrscheinlich große Schweinstoteletten auf den Tisch trägt, dazu Rümpfe und Erbsen und Karotten und Kartoffeln, die schwere Anstrengung der Vermessung in uns wieder wett zu machen, müssen meine Gedanken zu den vielen tausend Seklflaschen in norddeutscher Ecke gehen, von denen kein Mensch etwas weiß. Welche Bevorzugung gegenüber ihren meisten Genossen, die von lachenden Menschen schnell ausgestrunken werden und für die ein Lumpensammler hernach kaum einen Groschen gibt!“

Da hat aber der Hausherr schon eine Flasche seines selbst bereiteten Obstweines aufgemacht und unsere Gläser gefüllt: „Auf gute Nachbarschaft!“ Und freudig tun wir ihm Weid — ich, als einer, der nun zu ihnen gehört, als Bürger und Grundbesitzer.



ATIKAH CIGARETTE - AUSLESE -

Deutschlands meistgerauchte Cigarette zu 6 Pfg. nur ohne Mundst.
Cigarettenfabrik „Delta“ G.m.b.H. Dresden-A.16 Gegründet 1888

Eines Luftschiffs Jubiläum

100 000 Km Luftfahrt. — Aufnahme des Weltluftverkehrs: 1931.

„Graf Zeppelin“, von glücklicher Weltfahrt heimgekehrt, wird nach seiner Überholung zu neuer Fernfahrt starten, die ein in der Geschichte der Luftschiffahrt bisher unerreichbares Jubiläum bringt: L. Z. 127 macht damit, von seiner ersten Probefahrt ab gerechnet, 100 000 Fahrkilometer voll, die bisher größten Betriebsleistungen — die der 18 700 cbm. großen „Victoria Luise“ von 1912 mit 54 312 Kilometer in 489 Fahrten und die der 20 000 cbm. großen „Bodensee“ von 1919 mit 51 258 Kilometer in 103 Fahrten — sind durch L. Z. 127 schon weit übertraffen. Abgesehen von der größten Fahrtdauer, die dem an Frankreich abgelieferten, 62 000 cbm. fassenden L. Z. 114 („Dirmdübe“) mit 148 Stunden 41 Minuten zuzurechnen ist, hat „Graf Zeppelin“ nunmehr alle Rekorde für ein Luftschiff, erste Erdumrundung (von Lakehurst über Friedrichshafen und Ostindien zurück 40 000 km), schnellste Atlantikfahrt (55 1/2 Stunden), längste Strecke ohne Zwischenlandung (11 200 km), höchste Reisegeschwindigkeit auf geschlossener Strecke (125 km-Stunde); außerdem hat L. Z. 127 auf der Weltfahrt von Lakehurst bis Lakehurst in 21 Tagen den bisherigen Rekord der schnellsten Erdumrundung um 2 1/2 Tage gedrückt. Auf nahezu 100 000 Kilometer Fahrt hat „Graf Zeppelin“ drei Unfälle erlitten: die Verkübelung der Steuerbespannung auf der ersten Amerikafahrt, den Kurbelwellenbruch von vier Motoren auf der abgebrochenen zweiten Amerikafahrt und den Strebenbruch auf japanischem Boden.

Keiner dieser Unfälle hat den zebewußten Führer des Luftschiffes von der Durchführung seines angedachten Programmes abbringen können, und das Gelingen der Weltfahrt hat seinem Wagemut recht gegeben. Die ideale Bedeutung dieser Fahrt für das deutsche Ansehen auf der ganzen Welt ist unerschöpflich; ob und welche praktische Auswirkungen für die Zukunft des Luftschiffbaus und Luftschiffverkehrs sich ergeben, wird wesentlich von dem Ausfall der Verhandlungen abhängen, die Dr. Eckener jetzt persönlich in Amerika führt. Grundlage und Ausgangspunkt der Verhandlungen bildet das Vertragsverhältnis des Luftschiffbau Zeppelin mit der Good Year Zeppelin Co., die mit den Lizenz der deutschen Gesellschaft deren Ingenieur Dr. Arnstein als Chefkonstruktoren der beiden amerikanischen Marine-Luftschiffe übernommen hat und den Bau zweier Verkehrs-Luftschiffe vorbereitet. Präsident der Good Year Zeppelin Co., die ebenso wie die zweite amerikanische Tochtergesellschaft der Zeppelin-Gesellschaft, die Good Year Tire and Rubber Company, ihren Sitz in Akron (Ohio) hat, ist Paul Schiefel; der Luftschiffbau Zeppelin ist im Direktorium der Good Year durch Direktor Pagenstecher vertreten, als juristischer Beirat steht Dr. Eckener der Syndikus der Friedrichshafener Muttergesellschaft Dr. Carl Schmid zur Seite. Das Bestreben der Vertragspartner geht dahin, die künftigen Verkehrs-Luftschiffe beider Gesellschaften in eine Verkehrs-Gesellschaft einzubringen, die den regelmäßigen transatlantischen und transpazifischen Luftschiffverkehr organisiert und betreibt. Die Aussicht für das Zustandekommen einer solchen Verkehrs-Gesellschaft, zu der auch der Postdienst der Hamburg—Amerika-Linie weiterhin herangezogen werden soll, waren bisher nicht günstig, haben sich aber unter dem Einfluß der Weltfahrt sehr gebessert. Nach den Absichten der deutschen Vertragspartner würden den deutschen Luftschiffen der transatlantische und der transpazifische, den amerikanischen der transamerikanische und transpazifische Luftverkehr zufallen. Mit England, das mit den jetzt fertiggestellten Startluftschiffen R 100 und R 101 eine Etappenverbindung nach Ägypten, Indien und Australien anstrebt, soll ebenfalls eine Vereinbarung über die gemeinsame Benutzung von Landungsplätzen und Stationen getroffen werden. Mit der praktischen Durchführung dieser Verkehrspläne ist vor dem Jahre 1931 nicht zu rechnen.

Alle erreichten Zeiten auf der Gesamtstrecke der Weltfahrt verzeichnet hat „Graf Zeppelin“ genau die bei seiner Konstruktion vorgeschriebene Reisegeschwindigkeit von 117 km-Stunde eingehalten. Trotzdem dürfen wir uns nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Weltfahrt mit diesem Luftschiff nur in der Richtung, also mit

dem Winde, möglich war. Die Erfahrungen über dem Atlantik geben ein klares Bild davon, wieviel schwieriger die Fahrt in Westrichtung ist. Für die Fahrt von Europa nach Amerika benötigten:

- 1919 das englische Marine-Luftschiff „R 34“ (55 000 cbm, 1300 PS.), 108 Stunden.
- 1924 „R 3 R III“ („Los Angeles“, 70 000 cbm, 2000 PS.), 84 Stunden.
- 1928 „Graf Zeppelin“ (105 000 cbm, 2650 PS.), 112 Stunden.
- 1929 „Graf Zeppelin“ (105 000 cbm, 2650 PS.), 94 Stunden.

In umgekehrter Richtung, Amerika—Europa:

- 1919 „R 34“ 75 Stunden.
- 1928 „Graf Zeppelin“, 72 Stunden.
- 1929 „Graf Zeppelin“, 55 1/2 Stunden.

Die Luftfahrt von Europa nach Amerika dauerte somit durchschnittlich 100 Stunden, die in umgekehrter Richtung durchschnittlich 70 Stunden, also um ein Drittel weniger. Die Abhängigkeit von Wind und Wetter wird das Luftschiff niemals bis zu dem Grade überwinden, daß ein im Sinne von Eisenbahn und Dampfer punktlicher Reiseverkehr möglich wäre; wohl aber kann der Kraftüberdruck des Luftschiffes groß genug gehalten werden, um durch den Einfluß der vollen Maschinenleistung die hemmende Wirkung widriger Winde einigermaßen auszugleichen. Zu dem Zweck werden alle für den Weltverkehr bestimmten Luftschiffe konstruiert und motorisch stärker gebaut als „Graf Zeppelin“, die beiden englischen Start-Luftschiffe „R 100“ und „R 101“ mit 140 000 cbm Rauminhalt und 3800 PS. Motorenstärke, „R 3 128“, das in einem Jahre fertig sein wird, mit 150 000 cbm und 4240 PS., die Luftschiffe der Good Year Zeppelin Co. „R 3 S 4“ und „R 3 S 5“ mit 204 000 cbm und 4240/4800 PS. Gegenüber der Eigengeschwindigkeit des „Graf Zeppelin“ (117/128 km-Stunde) werden die nächsten deutschen und amerikanischen Zeppelin-Luftschiffe 140/150 km. in der Stunde zurücklegen. Die Fahrpläne werden auf den künftigen Luftschiffen bequemer und unter besserer Ausnutzung der Raumverhältnisse untergebracht.

Die Wirtschaftlichkeit des Luftschiffverkehrs darf natürlich nicht nach den Einnahmen der ersten Senationsfahrten beurteilt werden; immerhin ist der Postpostbedarf zwischen Europa und Amerika stark genug zur Unterhaltung einer täglichen Flug- und Luftschiffverbindung; auch Fahrpläne, die den Zeitgewinn mit einem hohen Fahrpreis zahlen, werden wenigstens in Amerika umso weniger ausbleiben, je mehr sich die Betriebsicherheit des Luftschiffverkehrs bestärkt.

Leonhard Adelt (Friedrichshafen).

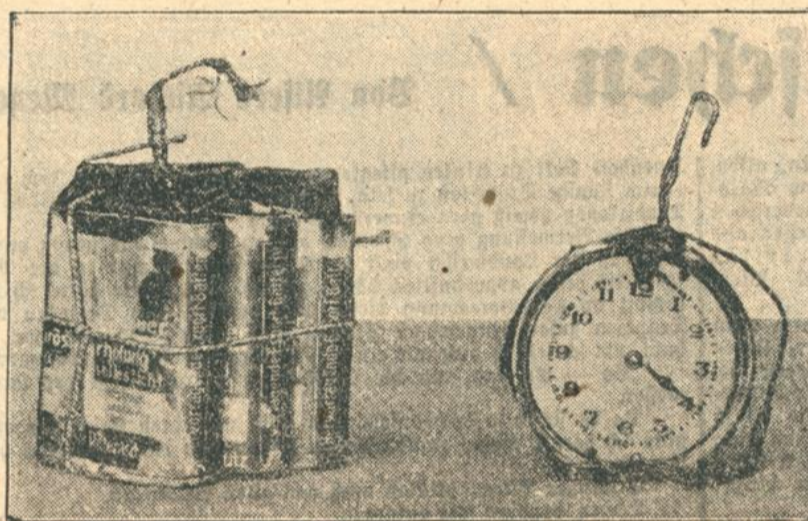
Die deutsche Himalayaexpedition.

v. D. London, 4. Sept. (Drahtmeldung unseres Berichterstatters.) Die ersten Nachrichten von der deutschen Himalayaexpedition, die zunächst versuchte, den Kantshindschinga zu besteigen, sind nunmehr in Kalkutta eingetroffen. Zwischen dem 10. und 20. August verfuhrten zwei Abteilungen der Expedition vom Lager auf dem Jemu-Gletscher aus die Zugänge zu dem genannten Berg zu erforschen. Eine aus drei Mann bestehende Abteilung erreichte auch den Sattel, eine Höhe von 19 000 Fuß, mußte aber von dort zurückkehren, weil das Gelände infolge von Lawinen zu gefährlich wurde. Die zweite Partei erreichte eine Höhe von 22 000 Fuß an dem äußersten Ende des genannten Gletschers. Dort befand man sich plötzlich vor einem ganz mit Eis bedeckten Felsen, welcher unmöglich mit beladenen Trägern bestiegen werden konnte. Es werden weitere verarbeitete Versuche notwendig sein, ehe ein erster Versuch gemacht werden kann, die eigentliche Spitze des Kantshindschinga zu besteigen.

Ein Drama im Hotel.

E.S. Paris, 4. Sept. (Drahtmeldung unseres Berichterstatters.) Ein Eifersuchtsdrama mit tödlichem Ausgang hat sich gestern morgen in einem Pariser Luxushotel in der Nähe des Bahnhofs St. Lazare abgepielt. Dort wohnte seit einiger Zeit ein englisches Ehepaar. Gestern nachmittag stellte das Zimmermädchen fest, daß die auf dem Bett ruhende englische Dame leblos war. Man untersuchte die Leiche und stellte fest, daß die Frau durch einen Revolverbeschuss in den Nacken getötet worden war. Durch die Rücksichtnahme des Hotelpersonals, die auf dem Bett ruhende Dame nicht zu stören, ist das Verbrechen acht bis neun Stunden verborgen geblieben. Man benachrichtigte sofort die Kriminalpolizei, die das Zimmer untersuchte. Sie fand eine umfangreiche Korrespondenz zwischen der Ermordeten und einer dritten Person, außerdem einen mit Bleistift geschriebenen Brief des Ehemannes, indem er dem Direktor des Hotels mitteilte, daß er seine Gattin, die ihn betrogen habe, getötet habe. Außer diesen Dingen wurde nichts vorgefunden, meber Schmuckstücke der Frau, noch irgend eine Geldsumme. Die Polizei hat zunächst festgelegt, ob die angegebenen Namen überhaupt richtig waren. Es scheint, als wenn sich der Mörder bereits gestern morgen mit einem Schnellzug nach England zurückbegeben hat. In dem Brief an den Direktor des Hotels kündigt er allerdings an, daß er sich ebenfalls das Leben nehmen werde.

Zur Untersuchung der Bombenattentate



die in den letzten Monaten in der Nordmark und zuletzt gegen das Reichstagsgebäude verübt wurden, bieten die hier gezeigten Bestandteile der Höllenmaschine, die bei dem mißglückten Anschlag gegen das Haus des Regierungsvizepräsidenten in Schleswig verwendet wurde, eine Unterlage. Die Konstruktion aller dieser Höllenmaschinen war die gleiche: ein Wecker (rechts) ist mit einigen Taschenlampenbatterien (links) in der Weise zusammengeschaltet, daß diese einen Draht zum Glühen und damit die Sprengladung zur Explosion bringen.

Statt besonderer Anzeige.
Meine liebe Frau, unsere gute, treubesorgte Mutter, Großmutter, Schwiegermutter u. Schwester
Frau Karolina Pletscher
geb. Treizger
ist nach schwerem Leiden am 1. September sanft entschlafen.
Karlsruhe (Westendstr. 15), Rastatt, Mühlheim i. B., den 4. September 1929.
Karl Pletscher, Bahnhofsinspektor a. D.
Paula Wolff, geb. Pletscher
Hedwig Pletscher Wwe., geb. Bilger
Elfe Plettscher Ww., geb. de la Chevallerie
Fritz Wolff
Franz Treizger
und acht Enkelkinder. B56
Die Feuerbestattung hat auf Wunsch der Entschlafenen in aller Stille im engsten Familienkreise stattgefunden.

Statt jeder besonderen Anzeige

Todes-Anzeige.
Nach 7 Monaten langer, schwerer Krankheit, entschlief am 2. September 1929 unser geliebter
Friedrich Waag
Karlsruhe, Stefaniestraße 56.
Familie Waag.
Die Bestattung fand im engsten Kreis statt [F.H. 3150]

Zurück
Dr. med. Fritz Spanier
Arzt und Zahnarzt
Facharzt für Zahn-, Mund- und Nieren-Erkrankungen
Kaiserstr. 176 • Telefon 2417 • Ecke Hirschstr.

Von der Reise zurück!
Dr. med. Schiller
Sofienstr. 120 • Telefon 1703
A514

Zurück
Dr. Schulte
Zahnarzt
Rüppurrerstr. 5 • Telefon 6699

30 000 Erdbeerpflanzen
bestbewährteste Sorten I. Garbenbau u. Großkultur. Spätkultur von Leopoldshaus, Massenträger für Großbau. (F.W. 4053) **König Albert**, mittelgroß, unglaublich fruchtbar. **Steger**, beste Frühsorte, **Hindenburg**, Riesenerdbeere, kräftige gutbewurzelte Pflanzen m. Erdbeeren aus garantiert letzterjährig. Anzeigen: 100 St. 2.50 Mk., 1000 St. 20.- Mk.
Otto Brüningner Rosen- u. Erdbeerkulturen **Singen** b. Durlach, Bad. Ertragreichste Erdbeerkulturen der Umgegend.
Lichtpausen aller Art fertigt schnell **Lichtpausen**
Julius Manias Verkaufstr. 70, Tel. 1810.

Zu kaufen gesucht gut erhaltene Wellblechbarade
etwa 3x2 m. Offert. unt. Nr. 31800 an die Badische Presse.
765/105
Autoreifen, gebraucht, zu kaufen gesucht. Angeb. unt. Nr. 3150 an die Badische Presse. **Siegel**
u. Dachziegel, geb., zu kaufen gesucht. Angeb. unt. Nr. 31573 an die Badische Presse.

An- und Verkäufe von Kraftwagen und Motorrädern

Auto
4-6 PS., zu kaufen gesucht. Offerten mit Preisangabe unter Nr. 21861 an die Badische Presse erbeten.
Auto
nicht über 5 St. V.E. zu kaufen ges. (31389) **Mai, Marienstr. 52.**
Gebrauchte vielblättrige 6 Zylinder- **Ardie Jap**
500 ccm, Modell 1928, tadelloser Zustand, sehr günstig abzugeben. Ab 5 Uhr am liebsten bei Oster Watter, Dirschtr. 34. (353145)

16/50 Benz-Limousine
in bestem Zustande, auch als Lieferwagen passend, unter günstigen Zahlungsbedingungen zu verkaufen. Lauch gegen andere Wagen nicht ausgetauscht. Ansuchen bei: (16118)
Siegfried Lichtenberger
Pferdehandlung, Karlsruhe, Durlacher-Platz 58.
10.50 PS., Nebenmaschine

Horch-Limousine
Baujahr Anfang 1928, in tadelloser Verfassung, ausgerüstet mit allen Schikanen, wie elektr. Lichtmaschine, elektr. Scheinwerfer, Zentralverriegelung, Servomotor, federt auch auf Teillastung, zu verkaufen. Der Wagen eignet sich auch für Vermietung. Angebote unt. Nr. 31855 an die Badische Presse.
Baujahr 1928, offen, kompl., preiswert zu verkaufen. Anfragen unter Nr. 31857 an die Badische Presse.

Horch-Limousine
Baujahr 1928, offen, kompl., preiswert zu verkaufen. Anfragen unter Nr. 31857 an die Badische Presse.

DANKSAGUNG
Bei dem Heimgang meines lieben Mannes, Schwiegersohnes und Bruders,
Herrn Wilhelm Wagenbach
Bez.-Direktor d. Aachen, u. München, Feuervers.-Ges., sind uns von Nah und Fern so überaus zahlreiche Beweise innigster Anteilnahme zugegangen, daß es uns unmöglich ist, jedem Einzelnen persönlich zu danken. Wir bitten daher, auf diesem Wege für all die ehrenden Nachrufe und prachtvollen Blumen-spenden, und die von allen Seiten in so reichem Maße zum Ausdruck gekommene große Anhänglichkeit an den teuren Entschlafenen, unseren tiefempfundenen Dank entgegenzunehmen zu wollen.
Im Namen der Trauenden:
Frau Rosa Wagenbach, geb. Frey.
Mannheim, 3. September 1929. [1817a]

Danksagung. — Stall Karlen.
Für die uns in so überreichem Maße zugehenden Beileidsbezeugungen bei dem Heimgang unserer teuren Entschlafenen sprechen wir hiermit unseren herzlichsten Dank aus.
Ganz besonderen Dank Herrn Vikar Schölich für die trostreichen Worte und Schwester Emma für die liebevolle Pflege, sowie für die vielen Kranz- und Blumen-spenden. [16127]
Im Namen der trauernden Hinterbliebenen:
Fr. Hummel
Vorholzstraße 16.
Karlsruhe, Leipzig, 3. Sept. 1929.

Dr. M. v. Strasser
Nervenarzt 15394
wohnt jetzt Belerheimer-Allee 3b, 1 Treppe
Wiederbeginn der Sprechstunde
am 5. September 1929 • Telefon 5845

Erfinder
Steuer-Erklärungen Arrangements mit Gläubigern Finanzierungen Aufstellung von Bilanzen. 19437
F. W. Wörner, beidseitiger Buchsachverständiger, Kaiserstr. 239, Tel. 4767, (gegenüb. d. Notariat)

Kaolin
Für die Ausbeute sehr ausgiebiger Kaolin-Gruben in Rumänien, bzw. zur Gründung einer dort noch nicht bestehenden Porzellan- und Steingutindustrie werden bei befristeter, zinsloser, Antezessionen gelehrt. Zu erfahren bis 15. d. Mts. bei Feldberg, Karlsruhe i. B., Ettingerstr. 37. II. (3588)

Robrftühle
Steden: Schillerstr. 31, 5105. 609. (31012)
Heiratsgesuche
Seirat.
Witwe, 47 Jahre alt, tüchtige Geschäftsfrau, mit eigenem Geschäft, wünscht sich halb mit tüchtigem Herrn, 40 oder 50 Jahre, zu verheiraten. Noch wäre bevorzugt. Zuschriften unter Nr. 31770 an die Badische Presse.

Achtung!
Nehme wieder 1-2 Gunde bei billigst. Berechnung in Dreifach u. Vierfach. Auf Wunsch werden sämtliche Berechnungen gemacht. Angebote unt. Nr. 34560 an die Bad. Presse.

Verloren
Brieftasche
mit Inhalt verloren. Abzugeben gegen Belohnung. Sanber, Karl-Str. 11, (3141)

Unterricht
Französisch!
für alle. Nachhilfe, Konversation, Grammatik **WEHMULLER** Auslandsdeutscher, franz. Sprachlehrer, 30 Jahre Praxis. Akademiestr. 16, Tel. 517

Kaufgesuche
Gut erhalt. Möbel gebraucht. **W. Gutmann**, Riedelstr. 12, Telefon 6608. (3105)

Gebrauchter Bürodrehtisch und Bürodrehtisch
zu kaufen gesucht. Angebote mit Preisangabe unt. Nr. 31548 an die Badische Presse.

Laden-Einrichtung
für Kolonialwaren-Geschäft zu kaufen gesucht. Angebote unt. Nr. 31858 an die Badische Presse.

Hag-Gastell-Berlinerwagen
Baujahr 1928, offen, kompl., preiswert zu verkaufen. Anfragen unter Nr. 31857 an die Badische Presse.

Badische Chronik

Mittwoch, 4. September

der Badischen Presse

45. Jahrgang. Nr. 410.

Der Obstbau und seine Sorgen.

Die Schwierigkeiten des Ringzitolobstbaues.

h. Ortenberg, 3. September.

Die drei ersten mit Hilfe des landwirtschaftlichen Notprogramms besser ausgebauten Obstmärkte sind in Ortenberg, Oberkirch und Offenburg. Gute, geräumige Markthallen erleichtern das Geschäft. Diese Märkte sind für unseren Obstbau eine Notwendigkeit, und man sieht aus dem Besuch der Händler, daß diese die Kaufgelegenheiten auch zu schätzen wissen. Aber die Referate dieses Jahres hat Schwierigkeiten im Obstbau gebracht, unter denen die Landwirtschaft sehr leidet. Die Preise im Frühhof sind teilweise so niedrig, daß sich kaum das Pflichten lohnte; den Weg zum Markt und den Zeitaufwand auf den Märkten zu rechnen, das ist überhaupt unmöglich.

Kreisobstbauinspektor Köppler von Offenburg hat deshalb am letzten Sonntag eine Bezirkserversammlung des Obstbauvereins „Unteres Ringzitol“ nach Ortenberg einberufen, um einen Bericht über die derzeitige Lage im Obstbau zu erstatten, aber auch, um von den Obstzüchtern selbst zu hören, wie sie über die gegenwärtigen Verhältnisse denken. Die Versammlung in der Bahnhofrestauration in Ortenberg war ausgezeichnet besucht und befandete schon dadurch, wie sehr unsere Obstzüchter besorgt sind in diesen Tagen.

In seinem umfangreichen Referat behandelte Herr Köppler zunächst die

Schädlingsbekämpfung.

Die Winterarbeit mit Karbolineum hat sich in jeder Weise bewährt. Dazu muß aber die Schädlingsbekämpfung mit Besprüngen kommen. Da haben sich nun auch bei den Obstbäumen Verbrennungen gezeigt, wie man sie ja auch bei den Reben beobachtet konnte. Es stehen noch nicht genügend Erfahrungen zur Verfügung. Richtig ist, daß die Verwendung von Schwefelbrühen bis jetzt keine Schädigungen gezeigt hat, aber die Schwefelbrühe ist auch nicht so wirksam wie die Kupferpräparate. Kupferhaltige Mittel sind Kupferoxyd und Kupferpulver. Man hat bei der Schwefelbrühe Blei zugelegt, was für den Obstbau nicht in gleicher Weise wie beim Weinbau verboten ist. Die Obstzüchter haben aber doch von der Anwendung dieses Mittels Abstand genommen, weil sie selbst der Meinung sind, daß die Gewächse unter den Obstbäumen von diesen Bleisparten bekommen können und damit Menschen und Tiere in Gefahr kommen. Verbrennungen bei Verwendung kupferhaltiger Mittel hat es aber nur bei Steinobst und nicht bei Kernobst gegeben. Worauf das zurückzuführen ist, weiß man bis heute nicht. Für die Reben wurden vom Badischen Weinbauinstitut Versuche gemacht, die aber auch noch kein anschließendes Ergebnis hatten. Es sind hier weitere Erfahrungen der Züchter, der Untersuchungsanstalten und der Industrie abzuwarten.

Die mit Reichshilfe betriebene Umpflanzaktion ist auch im letzten Jahre weiter geführt worden. Der Zweck ist Sortenreinerzeugung und auch Sortenvereinfachung. Leider wird der Sinn dieser Aktion noch nicht überall richtig erkannt. Da und dort werden man keine Bäume noch mit zu vielerlei Sorten und erhält damit natürlich nicht die Möglichkeit, große Mengen gleicher Ware dem Handel anbieten zu können.

Wir haben gegenwärtig ein

Ueberangebot von Frühweissagen.

das kann ja nicht anders sein. Leider sind die Warnungen der Vorjahre, nicht soviel Frühweissagen zu bauen, vielfach spurlos vorbeigegangen. Wenn eine solche Reformerie ist, dann spürt man eben auch die Wirkung von Angebot und Nachfrage. Die Ware sinkt im Preise. Man muß sich umstellen auf Ringzitolobstbau, der auch bei Preisen von 15 Pfennig pro Pfund immer noch rentabler ist als der Frühweissagenbau. Jedoch darf man nicht den Kopf sinken lassen, wenn nun die Weissagen nichts gelten. Das Obst hatte im vorigen Jahre schöne Preise, und es gab Züchter, die über die dortigen ihnen gebotenen Preise erschrauten, weil sie sich fragten: Die Leute müssen eben das Obst auch noch kaufen können. Die Jahre gleichen sich aus.

Aber es drückt auf unsere Produktion auch die Obstexport aus dem Ausland. Die Belgier liefern Tafelobst franko deutscher Station für 6 Reichsmark, und wenn die Tschechen auf großen Erbschäden das Obst nach Berlin senden, so kommt das auch billiger als wenn wir von Baden nach Berlin auf jedem Pfund Obst eine Fracht von vier Pfennigen haben. Das Reichsministerium für Ernährung tut viel für unseren Obstbau und wir müssen sagen, daß wir in Minister Dietrich einen Mann an der Spitze des Ministeriums für Ernährung und Landwirtschaft haben, der von der Sache auch wirklich etwas versteht, weiß, was der deutsche Bauer, der Kleinlandwirt für unser Volk bedeutet und auch hilft, wie er nur helfen kann.

Wir brauchen den Obsthandel. Dieser macht zwar da und dort den Fehler, daß er den Preis stellt nicht nach der guten, sondern nach der schlechtesten Ware. Das verbittert. Wir müssen dem Obsthandel durch Anlieferung besser Ware an die Hand geben. Schwierigkeiten des Marktes warnen aber auch den Obstzüchter vor der Gründung von Absatzgenossenschaften. Das ist in unseren Verhältnissen nicht einfach, eine Obstabsatzgenossenschaft ins Leben zu rufen. Im Rheinland, wo große Obstplantagen stehen, ist das eine andere Sache. Da sind die Leute ganz anders erzogen. Wenn dort ein Mitglied einer Genossenschaft schlechtes Obst anliefern, so wird es zunächst verworfen, dann mit 50-200 Mark Strafe belegt und im dritten Fall liegt es aus der Genossenschaft hinaus. Das würde man bei uns heute noch nicht verstehen. Aber gerade in solchen Genossenschaften muß strengste Ordnung und größte Disziplin herrschen. Es muß von anderen Anlieferern auch darauf geachtet werden, daß nicht am Freitag und Samstag alles Obst, das man irgend greifen kann, auf den Markt gebracht wird. Dadurch entstehen Ueberangebote. Man sollte auch an anderen Markttagen die Märkte besuchen und einen Ausblick schaffen. Darin wird ebenfalls geholfen, daß viel zu viele Produzenten mit ganz kleinen Mengen den Markt besetzen. Es ist viel wirtschaftlicher, wenn man in den einzelnen Orten Sammler damit beauftragt, auf den Markt zu fahren. Der Händler hat nur mit

einer Person das Geschäft zu machen. Der Gemeinde Ortenberg gebührt lebhafter Dank, daß sie eine so schöne Markthalle errichtet hat und an einer so guten Lage. Auch Offenburg und Oberkirch haben rasch und viel für ihre Märkte getan.

Eine Ortenauer Herbstmesse in Offenburg wird auch in diesem Jahre wieder stattfinden, und es ist zu erwarten, daß der Ortenauer Obstbau sich wegen der großen Vorteile, die diese Veranstaltung bietet, sich wieder daran beteiligt.

Die Ausführungen über die Verbrennungsercheinungen an den Bäumen wurden von dem anwesenden Vertreter der Höchster Farbwerke, Dr. Schmitt, wirkungsvoll ergänzt. Der chemischen Industrie liegt natürlich daran, dem Obstbauern ein wirtschaftliches und brauchbares Mittel zur Schädlingsbekämpfung an die Hand zu geben. Die Verbrennungen, die gemacht werden, bevor das Mittel in den Besprünger kommt, gehen jahrelang, und bei all diesen Versuchen haben sich bisher keine Verbrennungsercheinungen gezeigt. Es kommt natürlich sehr darauf an, wie die Brühen hergestellt werden. Ist der Kalzium sehr stark, so können Verbrennungen entstehen. Bei Kalzium muß Kalzium zugesetzt werden, bei Kalzium ist der Kalzium bereits chemisch in dem Präparat gebunden. Man hat keine Verbrennungen bei Anwendung von Kalzium bei Kirschbäumen festgestellt können. Weissagen hatten geringen Schaden gelitten, bei einzelnen Mirabellenarten sind aber in diesem Jahre größere Verbrennungen zu verzeichnen gewesen. Aber man kann nicht sagen, daß das Kupferpräparat nun unbedingt schuld sei. Die ganze Konstitution des Baumes, sein Ernährungszustand, die klimatische Lage des Pflanzortes spielen ebenso eine Rolle. Natürlich kann auch die Mischung zu stark gemacht werden. Es gibt Landwirte, die glauben, die zweite Bespritzung könne hochprozentiger sein als die erste. Das ist aber in keinem Falle richtig. Die zweite Mischung muß weniger prozentig sein. Sehr zu beachten ist auch, daß Verbrennungen, die übrigens bei Kernobst nirgends festgestellt wurden, nur in diesem abnormen Frostjahr zu bemerken waren. Hier spielt auch mit eine Rolle, daß der Boden durch den Frost nur wenig Bodenfeuchtigkeit hatte und daß darum dem Baume Nahrung verloren ging. Wo man den Boden im Herbst beackert, konnte man auch viel mehr Frostschaden feststellen, als wo man ihn liegen ließ.

Lagerhausbrand in Brecken.

In Brecken, 4. Sept. Heute früh gegen 4 Uhr brach aus noch unbekannter Ursache im Lagerhaus der Landwirtschaftlichen Lagerhaus-G. m. b. H. ein Brand aus. In eine Wohnung des Bauers, das in den riesigen Getreidevorräten reiche Lagerhaus fand, was nicht zu denken, und so mußte sich die Feuerwehr auf die Lokalisierung des Brandes beschränken. Innerhalb kurzer Zeit

hüllte die westliche Giebelwand des Brandherdes ein, wobei einige Feuerwehrlente nur noch mit knapper Not zu retten vermochten.

Der Brand hatte trotz der frühen Morgenstunde eine große Zuschauermenge herbeigelockt. Der Schaden läßt sich zahlenmäßig noch nicht ausdrücken, dürfte aber sehr groß sein.

Großfeuer in Bad Dürkheim.

Bad Dürkheim, 3. Sept. Heute abend 8 Uhr brach hier in dem großen Bauernhaus des J. Reich in der Schallstätte ein großes Schadenfeuer aus. Als der Brand bemerkt wurde, schlugen die Flammen bereits zu dem Dach der Scheuer hinaus. Im Nu stand das ganze, etwa 30 Meter lange Anwesen in hellen Flammen. Eine hohe funkenpflanzende Feuerzäule war kilometerweit am nächsten Himmel zu sehen. Da das Haus mit Schindeln bedeckt war und völlig aus Fachwerk bestand, war trotz des raschen Eingreifens der hiesigen Feuerwehr nichts mehr zu retten. Obwohl tiefe Windstille herrschte, begannen sogar in der Nähe zwei weitere Häuser zu brennen, die jedoch noch gerettet werden konnten. Erst als die Billinger und Schweminger Motorpumpen eintrafen, konnte auch das Flammenmeer des eigentlichen Brandherdes niedergelämpft werden. Gerettet wurde nur mit knapper Mühe das Vieh, außer einem vier Zentner schweren Mutter Schwein, das mitverbrannte. Von dem Mobiliar konnte fast nichts gerettet werden. Der Besitzer befand sich 3 St. des Brandes noch auf dem Felde. Die Brandursache steht noch nicht fest, ebenso wenig die Höhe des Schadens. Es verbrannten mehrere hundert Zentner Heu und Getreide.

Billingen, 3. Sept. (Selbstmordversuch der Brandstifterin.) Die Urheberin der Brandstiftung, der drei Häuser zum Opfer fielen, Frau Anna Banke, machte gestern im Gefängnis einen Selbstmordversuch, indem sie sich eine Wunde am Hals beibrachte, die jedoch ungefährlich ist. Sie wurde heute nach Konstantz verbracht. Die 28-jährige Frau, Mutter von zwei Kindern, hat bereits vor einiger Zeit in der Wohnung des brandgeschädigten Landwirts Gräber einen Einbruch begangen, während die Leute auf dem Felde waren und einen erheblichen Geldbetrag entwendet.

K. Pfaffenweiler bei Freiburg, 2. Sept. (Zehrpfeiler und Betrüger.) Letzte Woche fuhr ein junges Fräulein im Auto bei einem hiesigen Gasthause vor und logierte sich für einige Tage ein. Da ihr Benehmen und Aussehen einwandfrei war, hatte der Wirt auch keine Bedenken, als die beiden nach Tagen im Schlafrauslande ihr Auto zu einem kleinen Ausfluge anturdelten, mit der Bitte an die Wirtin, für ein gutes Mittagessen besorgt zu sein. Doch das Gaunerpaar hatte sich auf Zimmerwiedersehen entfernt und außer der freien Zehrpfeiler entdeckten nun die Wirtin, daß in einem Kleiderkranke die wertvollsten Kleidungsstücke fehlten; auch stellte sich jetzt heraus, daß verschiedene Geschäftsleute durch nicht bezahlte Aufträge geschädigt waren.

Es wurden dann noch eine Reihe von Ausführungen gemacht, die befanden, wie aufmerksam unsere Obstzüchter alles verfolgen und wie sie bestrebt sind, ein marktfähiges Obst von Qualität zu liefern. Der Obstbau ist im unteren Ringzitol ein volkswirtschaftlicher Faktor ersten Ranges, und ihn zu pflegen ist vornehmste Pflicht. Obstbauinspektor Köppler, der der Vorstand des Obstbauvereins Unteres Ringzitol ist, hat das volle Vertrauen der Obstzüchter.

ot. Rauenberg, 3. Sept. (Flottes Zweischgengeschäft.) Im Gegensatz zu der riesigen Pflaumenernte ist das Abzugeschäft bei der jetzigen Haupternte der Zweischgenernte sehr rege, was eine andauernde Preissteigerung in den letzten Tagen zur Folge hatte. Die hervorragende Qualität der hiesigen Zweischgen, die als säurereiche Zweischgen in ganz Deutschland einen Ruf genießen, hat eine große Zahl Käufer angelockt, so daß an 5 bis 6 Stellen ständig Zweischgen verladen werden. Auf dem hiesigen Verladebahnhof, herrscht regstes Leben, täglich werden 5 bis 10 Waggons Brechweissagen verladen. Daneben rollen Lastautos Tag für Tag einen großen Teil der Riesenernte nach Norden in die Großstädte. Das Ertragnis der Rauenberger Zweischgenernte wird in diesem Jahre auf 2500 Zentner geschätzt. Der Preis ist seit Samstag von 5 Mark auf 6,70 Mark pro Zentner für Brechweissagen gestiegen. Die Brennzweissagen werden zu 3 bis 4 Mark den Zentner aufgekauft. Der hiesige Zweischgenpreis ist um eine Mark höher als in den Nachbargemeinden. In 3 bis 4 Tagen wird die Haupternte beendet sein.

Wischweier, 4. Sept. (Obstbau.) Infolge der heutigen schlechten Wirtschaftslage in der Industrie verlegten sich die hiesigen Einwohner auf den Obstbau, der ohnehin schon die Jahre her eine nicht ganz unbedeutende Einnahmequelle darstellte. In der Hauptsache waren es Kirschbäume, die in größeren Mengen und unübertroffener Qualität gepflanzt wurden. Auf Anregung des Reiches und mit Unterstützung desselben wurden auch in den letzten zwei Jahren einige hundert Bäume umveredelt, mit den allerhöchsten Tafelapfeln. Der hiesige Ort ist wohl durch den Anbau von Kirschbäumen bekannt, jedoch vermögen die bisherigen Abnehmer, das in den nächsten Jahren anfallende Quantum von Frühhof nicht mehr allein aufzunehmen, so daß neue Absatzquellen geschaffen werden müssen. Die Gemeinde hat um Genehmigung für einen Spezialmarkt für Obst aller Art nachgesucht, und wurde vom Minister des Innern ein solcher, jedoch vorläufig nur für Kirschbäume, genehmigt. Es liegt nun im Interesse der Einwohnerschaft, sich hiernach einzustellen, auch werden die Nachbarorte zur Beschädigung des Marktes erheblich beitragen. Die Beteiligung von Obstausstellungen ist ebenfalls von großer Wichtigkeit.

s. Viel 6. Schliengen, 3. September. (Zweischgenernte.) Die Ernte an Frühweissagen war hier in wenigen Tagen beendet. Sie war weitaus geringer als die letztjährige, fast der gesamte Vorrat wurde von Händlern aufgekauft.

Der Revolver in der Hand des Kindes.

Gausbach (bei Gernsbach), 4. Sept. (Drahtbericht.) Montag vormittag spielte das 7-jährige Söhnchen der Familie Wilhelm Mungenat mit einem Walzenrevolver. Die Waffe entlief sich und der Schuß ging dem Jungen durch den Leib. Trotz sofortiger Operation war das Leben des Kindes nicht mehr zu retten. Der Junge starb am darauffolgenden Tage.

Ein Karlsruher in Heidelberg tödlich verunglückt.

Wie uns aus Heidelberg berichtet wird, ist dort gestern der bei der Brauerei Moninger beschäftigte Wagenführer Karl Zimmermann tödlich verunglückt. Man wollte einen Postkraftwagen mit Anhänger in den Hof eines Heidelberger Bierdepots einfahren und dabei wurde Zimmermann, der als Beifahrer auf dem Anhänger mitgefahren war, gegen die Wand eines Hauses gedrückt. Er war so schwer verletzt, daß er in der Heidelberger Universitätsklinik bald darauf starb.

Auf der Bahnstrecke überfahren.

Billingen, 4. Sept. (Drahtbericht.) Dienstag nachmittag ereignete sich auf der Bahnstrecke bei der Station Grünlingen ein tödlicher Unfall. Der 46-jährige Fahrdienststabführer Bernhard Hettlich wurde zwischen 2 und 3 Uhr von dem beschleunigten Personenzug überfahren und bis zur Unkenntlichkeit verkrüppelt. Der Beamte war auf der Strecke mit Gleisarbeiten beschäftigt. Wie sich der Unglücksfall zugetragen hat, konnte noch nicht festgestellt werden, doch wird angenommen, daß der Beamte von einem Unwohlsein, über das er schon zu Hause vor seinem Weggehen geklagt hatte, befallen worden ist und er sich nicht mehr rechtzeitig vom Bahnkörper entfernen konnte. Der Verunglückte ist Vater von vier Kindern.

1. Hochstetten, 3. Sept. (Unfall.) Ein hiesiger Händler verunglückte mit seinem Lieferwagen auf der Landstraße zwischen Graben und Reudorf. Er wollte ein Auffahren auf einen Lastwagen verhindern und fuhr gegen einen Obstbaum. Glücklicherweise blieben die Insassen des Autos unverletzt, während das Auto schwer beschädigt wurde und abgeschleppt werden mußte.

b. Müden, 3. Sept. Tödlich verunglückt ist im benachbarten Henglerstgrund ein Radfahrer durch Auffahren auf eine Mauer. Der Tod trat auf der Stelle ein. Von Passanten wurde der Bedauernswerte aufgefunden.

ep. Florzheim, 4. Sept. („Hoch klingt das Lied vom braven Mann!“) Beim Baden in der Ragold hinter der Schule des Dorfes Dillweihenkeim, geriet ein Fabrikant, der des Schwimmens unkundig war, in eine tiefe Stelle und sank unter. Der 22-jährige Arbeiter Wilhelm Reuwerler zog den Verunglückten mit großer Mühe aus dem Wasser. Wiederbelebungsversuche waren erfolgreich, so daß Lebensgefahr nicht mehr besteht. Der Gerettete wurde ins Krankenhaus überführt.



KRÄNCHEN/QUELLSALZ PASTILLEN gegen Katarrhe, Husten, Heiserkeit, Verschleimung, Sodbrennen. Nur echt mit der Schutzmarke

Aus der Landeshauptstadt.

Karlsruhe, den 4. September 1929.

Fahnen grüßen den Zeppelin.

„Graf Zeppelin“ ist wieder glücklich im Heimathafen gelandet. Eine Tat, die symbolische Bedeutung hat, ist vollbracht: in kühnem Flug, immer der aufgehenden Sonne entgegen, ist die ganze Erde umflogen, das ganze Rund unserer Welt umspannt worden.

Die Probe ist gelungen, der Nachweis ist erbracht. Die frohe Kunde davon verbreitete sich heute früh rasch in der Stadt. Wie einstens die Feuer von Höhe zu Höhe die Kunde eines Sieges ins Land trugen, so künden heute von Turm zu Turm, von Giebel zu Giebel die Fahnen im Sonnenschein eines herrlichen Septembermorgens die Heimkunft des glücklichsten Schiffes.

Fahnen grüßen den Zeppelin nicht nur in Friedrichshafen, nicht nur in Karlsruhe: in ganz Deutschland. Das Werk des zukunfts-mutigen Grafen ist ein deutsches Werk, ein Werk, das immer als ein Symbol deutschen Aufstieges gelten wird.

Glückwünsche der Stadt Karlsruhe.

Der Oberbürgermeister hat im Namen der Stadt Karlsruhe dem Kapitän Lehmann, der das Weltluftschiff „Graf Zeppelin“ in den Heimathafen Friedrichshafen zurückgeführt hat, und der ganzen Besatzung des Schiffes, sowie der Zeppelin-Luftschiffbau-Gesellschaft in Friedrichshafen zu der unvergleichlichen weltgeschichtlichen Tat des „Graf Zeppelin“ telegraphisch die herzlichsten Grüße und Glückwünsche übermittelt.

Marchmusik im Stadtpark.

Konzert des Musikvereins „Harmonie“ — Gastdirigent H. L. Blantenburg.

H. L. Blantenburg, der bekannteste Marchkomponist unserer Zeit, stellte sich gestern Abend im Stadtpark einem außerordentlich zahlreichen Publikum vor und hatte mit seinen klaren und reinen Tönen einen durchschlagenden Erfolg. Er hatte für dieses Konzert die bekanntesten und schönsten seiner Märsche ausgewählt. Hier die Titel: „Abschied der Gladiatoren“, „Ernst-August-Marsch“, „Der Adler von Lille“, „Frühlingslieder“, „Germanenblut“, „Mein Regiment“, „Einzug der Hellebardiere“, „Jüngere Reichswehr“. Dazu kamen eine ganze Reihe von Zugaben, die er aus seinem Repertoire von über tausend Märschen entgegenkommend spendete.

Wir sind in dem weiten und nicht zu unterschätzenden Gebiete der Unterhaltungsmusik, oder wie das moderne Schlagwort sagt, der Gebrauchsmusik. Blantenburg hat sich speziell auf den Marsch verlegt. Das Formschema gewinnt er aus dem Militärmarsch; Signal als Einleitung, knapp gefasster und gestrafter Hauptteil, Trio und breit hingeleger Schluss. Seine Melodie ist einfach, sofort eingehend, nicht anspruchsvoll; aber er weiß sie gut und immer sehr wirkungsvoll in sein Orchester zu verpacken, in ein Orchester, das auf Klangkraft gefasst ist. Diese laubere Instrumentation und der gegebene feste, vorwärtstreibende Rhythmus sichern den Erfolg.

H. L. Blantenburg führte das disziplinierte und beliebte Orchester des Musikvereins „Harmonie“ überaus und gewandt. Seine Zeichnung ist sachlich, er versteht die Muster zu lassen und sie zu einer Einheit zusammenzuführen. Ein lebhaftes Temperament und (in den Märschen) eine Schwungkraft geben seiner Direktion das Gepräge. Die Dynamik legt er gern scharf nebeneinander und treibt das Fortspiel heraus, doch diese Klangbehandlung gleicht sich in der Weite des Gartens aus.

Die Bad. Hochschule für Musik hat den durch sein mehrfaches Auftreten auch hier bekannt gewordenen Opernsänger Erik Lang als Lehrer für Sologebung verpflichtet. Dr. Erik Lang erhielt seine erste gelungene Ausbildung bei Franz von Wilke und Wilhelm Hauschild in München. Nach seinem Debüt als Heros im Rigoletto am Bad. Landestheater war er als I. Tenor am Stadttheater in Düsseldorf, am Landestheater Stuttgart und an der Staatsoper in Kassel tätig. Im Jahre 1924 ging er zu einem Perfectionstudium nach Italien, wo er bei den Meistern Pizzi, Lari, Savagnoli und zuletzt bei Bolonzi, dem Meister Schiapino, die bedeutendsten italienischen Lehrmethoden kennen lernte. Nach erfolgreichem Probieren wurde er von dem Intendanten Canella für mehrere Saisons verpflichtet, nach deren Abolvierung (ital. und franz. Oper in der Originalsprache) er im Jahre 1929 nach 4-jähriger Auslands-tätigkeit nach Deutschland zurückkehrte und in Berlin, Hamburg, Hannover und Magdeburg erfolgreich gastierte und konzertierte. Einer besonderen Neigung folgend hat er sich nunmehr ganz dem Lehrberuf zugewandt.

Unfälle. Ein Elektromonteur aus Durlach, der auf einem Lastkraftwagen stand, fiel Ede Wald- und Hans Thomastraße vom Wagen und erlitt eine Gehirnerschütterung. — Ein Radfahrer, der infolge Hinfalles vom Rad stürzte, wurde bewußtlos ins Krankenhaus eingeliefert.

Kabibater Fuhrmann. Ein Fuhrmann, der in der Lessingstraße sein Fahrzeug verkehrshindernd aufgestellt hatte, während er in der Wirtschaft zechte, benahm sich bei der Zurechtstellung durch die Polizei derart rabiat, daß er nur mit größter Mühe auf die Waage gebracht werden konnte. Da er stark betrunken war, mußte er in polizeilichen Gewahrsam genommen werden. 300 Neugierige begleiteten die Polizei während ihres Einschleppens.

Diebstähle. Im Laufe des gestrigen Tages wurden in der Altstadt ein Damenfahrrad im Werte von 60 Mark und ein Herrenfahrrad im Werte von 150 Mark gestohlen. Ein drittes Fahrrad im Werte von 80 Mark wurde in der Südweststadt entwendet.

Reparaturen. Mehrere Inhaber von Geschäften mußten zur Anzeige gebracht werden, weil sie um 8.30 bzw. 8.45 abends noch Waren verkauften.

Aus Beruf und Familie.

Am 1. September 1929 wurde in der Firma Christian Niemann, Karlsruhe, die 25-jährige Tochter, Fräulein Gertrud Niemann, geboren. Die Eltern sind Herr Christian Niemann, Fabrikant, und Frau Gertrud Niemann geb. Niemann, geb. Niemann, geb. Niemann, geb. Niemann.

Obstmarktbericht.

Badische Erzeugermärkte — Wochenbericht vom 25. bis 31. August. Immer noch verlassen täglich hunderte von Wagen mit Bülberzweigen den Bühler Bezirk. Zu Anfang der Berichtswache haben sich die Preise etwas verbessert, um gegen Ende wieder auf den Stand der Vorwoche zu sinken. Die auch in anderen badischen Gebieten zum Verkauf gelangenden Bülberzweige sind nur zu sehr niedrigen Preisen abzugeben. Die Ware ist nun vollkommen reif und ansehend. Allmählich dürfte die Haupternte erreicht sein. Pfirsiche, Mirabellen, Birnen und Äpfel sind weiterhin gefragt. Es erzielten je Pfund: Bülberzweige 6—9, Pfirsiche 20—40, Mirabellen 12—17, Birnen 5—18, Äpfel 8—16 Pfennig.

Sicherung der Eisenbahnübergänge.

Eine neue Einrichtung.

Vom A.D.A.C. wird uns geschrieben: Die Unfälle an Eisenbahnübergängen sind auf zwei Ursachen zurückzuführen, soweit die Bahn in Frage kommt: einmal auf mangelnde Erkennbarkeit der Uebergänge, sodann auf Bedienungsfehler der Bahnbeamten.

Bezüglich des ersten Punktes ist ein Fortschritt insofern zu verzeichnen, als die neue Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung die Aufstellung der sogenannten Warnkreuze vorschreibt, welche in der Zwischenzeit fast überall durchgeführt sind. Die Warnkreuze kündigen durch ihr Aussehen an, ob man sich vor einem eingeleiteten oder mehrgleisigen, vor einem gesicherten oder ungesicherten Bahnübergang befindet. Weiterhin hat die Reichsbahn verhältnismäßig großen Fortschritt angebracht; das sind elektrische Scheinwerfer, welche von früh über den Eisenbahnübergang anstrahlen, um ihn auf diese Weise bei Nacht leichter erkennbar zu machen.

Anderer Wege, um die Eisenbahnübergänge besser erkennbar zu machen, hat der Allgemeine Deutsche Automobilklub eingeschlagen, indem er an verschiedenen stark befahrenen Eisenbahnübergängen Warnanlagen veranschaulicht aufstellte. Durch diese Anlagen wird mit Hilfe von roten, beim Herannahen eines Zuges aufleuchtenden Lampen die zum Teil pendelnd angebracht sind, jeder herannahende Begegnung darauf aufmerksam gemacht, daß er sich einem Eisenbahnübergang nähert.

Es bleibt nun noch die Frage zu beantworten, was geschehen kann, um die Unfälle zu vermeiden, welche durch Nichtschließen der Schranken entstehen und deren Höhe laut Angaben in der Denkschrift des Untersuchungsausschusses 19,6 Prozent aller Unfälle beträgt.

Die Ursache für solche Bedienungsfehler liegen entweder in einer Fahrlässigkeit des Beamten, infolge deren er die Schranke zu spät schließt oder zu früh öffnet, oder sie liegen in einer mangelhaften Ankündigung des Zuges.

Fälle der ersteren Art wird man niemals verhindern können, so lange es von Hand bediente Schranken gibt. Jedoch gegen die zweite Art gibt es Sicherungsmöglichkeiten, und der A.D.A.C. hat entsprechende Vorkehrungen auch bereits in seiner Denkschrift zur Sicherung des Verkehrs an Eisenbahnübergängen verlangt.

In höchst anerkennenswerter Weise hat nun die Reichsbahndirektion Erfurt an einem verkehrsreichen Bahnübergang der Strecke Saalfeld-Leipzig eine elektrische Signalverriegelung eingebaut, welche nur von dem Bahnübergang diensttuenden Schrankenwärter gelöst werden kann. Die Arbeitsweise ist folgende:

Die nächstgelegene Station meldet dem Schrankenwärter in üblicher Weise einen Zug. Darauf entfähert der Schrankenwärter durch einen Handgriff mittels elektrischer Uebertragung im Stellwerk die Signale, welche erst dann auf „freie Fahrt“ gezogen werden können. Praktisch bedeutet diese Einrichtung, daß überhaupt kein Zug verkehren kann, bevor nicht der Schrankenwärter die Signale entfähert und damit ausgedrückt hat: „Ich habe das Zugmelde-Signal gehört und bin auf dem Posten.“

Durch diese ganz einfache Vorrichtung, deren Kosten noch nicht einmal 100 Mark betragen, ist ein Ueberhören des Zugmelde-Signals ausgeschlossen und damit sicher, daß durch allgemeine Einführung dieses Sicherungs-Systems der hohe Prozentsatz von 19,6 der Unfälle, die auf Bedienungsfehler von Bahnbeamten zurückzuführen sind, ganz wesentlich sinken wird.

Wie notwendig derartige Vorrichtungen sind, ergibt sich daraus, daß an dem Bahnübergang, an dem die Reichsbahndirektion Erfurt die genannte Einrichtung getroffen hat, innerhalb eines Jahres drei Unglücksfälle sich ereignet haben, in denen die Schranken nachweislich nicht geschlossen waren.

Wenn bei allen Reichsbahndirektionen eine so kräftige Initiative herrscht, so ist zu hoffen, daß durch sie in Verbindung mit der Auswertung der Vorlesung des A.D.A.C. die Zahl der Unfälle an Eisenbahnübergängen sich in den nächsten Jahren erheblich vermindern wird.

Baden-Badener Rennstatistik.

Wer waren die Erfolgreichsten?

Was die Rennbahnbesucher im Laufe des Hfeszheimer Meetings, auf dem grünen Rasen sah und genoß, das läßt sich nach Abschluß des letzten Renntages der Statistik noch einmal in trockenen Zahlen vorüberziehen. Der Internationale Klub kann mit seinem dies-jährigen Meeting sehr zufrieden sein. Denn die fünf Renntage waren vom schönsten Wetter begleitet und so blieb der äußere Erfolg auch nicht aus. Sämtliche Plätze konnten an den 5 Renntagen einen guten Besuch aufweisen. — Das äußerst gut zusammengestellte Programm fand bei den Rennpferdebesitzern guten Anklang, und so war auch das gemeldete Pferdmaterial fast vollständig im Postale erschienen. Seiten waren die Jagdrennen so gut besucht, als im letzten Jahre. Insgesamt waren 162 Pferde zur Stelle, von denen 155 ihre Engagements erfüllt haben. Sieben Pferde nahmen an den Rennen nicht teil. In den 30 Rennen, also an den fünf Renntagen, liefen insgesamt 227 (1928: 233) davon 176 auf der Fläche und 51 Pferde über Hindernisse. Diese verteilten sich auf:

Table with 4 columns: Tag, Anzahl Pferde, 1928, 1929. Includes data for 5 days from August 29 to September 1.

Insgesamt 227 Pferde (1928: 233) Die dreijährigen überwoogen, denn es stellten sich von denen 50 dem Starter. Insgesamt gewannen 31 Pferde und 83 hatten sich nur mit Plaggeldern zu begnügen. Es folgen Einzelheiten:

Table with 4 columns: Altersgruppe, Anzahl, Sieger, m. Platz. Includes categories like Zweijährige, Dreijährige, Vierjährig, Fünfjährig, Sechsjährig, Ältere.

Das erfolgreichste Pferd des Meetings war mit 50 000 Mk. aus dem Großen Preis von Baden der Oppenheimische Oleanor, der damit über die Hälfte in Front steht vor dem Weiler Tantris und Labro, die beide rund 20 000 Mk. auf ihr Konto bringen konnten. Tantris gewann das Fürstberg-Rennen und Labro das Zukunftsrennen. Der Zweijährige hätte zweifellos die Summe überbieten können, wenn er im Schwarzwald-Rennen glatt vom Start gegangen wäre. Der Weiler Oberwinter ist der nächste in der Liste der erfolgreichsten Pferde. Der Hengst gewann knapp gegen Contessa Madalena die Badener Meile. 5000 Mk. und darüber holten sich außerdem noch 12 Pferde. Eine Aufstellung aller jener Rennpferde, die in Hfeszheim auf der Fläche 5000 Mk. und darüber gewannen, ergibt das folgende Bild:

Table with 4 columns: Start, Erfolg, M., Ehrenpr. Lists various horses and their owners with their earnings and prizes.

SS 326/28

Advertisement for Sunlight Soap featuring an illustration of a woman washing a child in a tub. Text: 'Zur Körperpflege gibt es nichts Billigeres als die reine, prächtig schäumende SUNLICHT SEIFE'.

Von den Hindernispferden konnte Bandola mit 8300 Mk. sich an Spitze setzen. Ueber 5000 Mk. kam nur der Franzose Moutentosh, der bei drei Starts zwei Jagdrennen und ein Jagdrennen gewann. Insgesamt galoppierte er 17 000 Mk. zusammen.

Von den 155 Pferden waren 7 Pferde dreimal an den Start erschienen, 56 liefen zweimal und 92 kamen einmal an den Ablauf.

67 Reiter

flogen an den fünf Renntagen 227 Mal in den Sattel. Die meisten Siege konnte der Jodex E. Grabisch feiern und zwar gewann er 7 Rennen, darunter mit Serapis den Preis der Stadt Baden-Baden, mit Grenadier das Sachsen-Weimar-Rennen und mit Winkelried das Kinssem-Rennen. Mit je drei Erfolgen folgten dann A. Meuler, der für den Stall A. u. C. v. Weinberg diese Siege errang, M. Schmidt, der zwei wertvolle Prüfungen und zwar das Fürstbergrennen mit Tantris und die Badener Meile mit Oberwinter gewann, und K. Narr, der durch den Doppelerfolg mit Irländer und Mantegna zu drei Erfolgen kam. Insgesamt gewannen 17 Reiter, darunter zwei Herrenreiter, mindestens ein Rennen und zwar die folgenden:

Table with 4 columns: Name, Ritt, Siege, 2. Pl., 3. Pl. Lists riders like E. Grabisch, A. Meuler, M. Schmidt, K. Narr, etc.

50 Berufsjockeys, darunter sechs Herrenreiter gingen leer aus.

Von den Trainern konnten 16 ein und noch mehrere Erfolge feiern. Trainer F. Kösten steht mit 5 Erfolgen an erster Stelle. An zweiter Stelle folgt dann der Weinbergische Trainer F. Murray mit 4 vor F. Waugh, A. v. Negelein und H. Galtier (Paris) die je 3 Siege auf ihr Konto bringen konnten. Ein Sieg und darüber haben zu verzeichnen:

Table with 2 columns: Name, Siege. Lists names like F. Kösten, F. Murray, F. Waugh, etc.

45 verschiedene Pferdebesitzer

gewannen größere oder kleinere Geldbeträge. Ueber 5 Tausend kamen auf im ganzen 14 Besitzer, zwischen 4500 und 300 Mark gewannen 9, bis 2000 Mark 1, zwischen 1999 Mark und 1000 Mark 7 und unter 1000 Mark 17 Besitzer. Bis zur Grenze von 5000 Mark lassen wir die glücklichen Gewinner folgen:

Table with 4 columns: Name, Mark, mit Pferden, Ehrenpreise. Lists owners like Frhr. S. v. Oppenheim, Gestüt Weil, A. u. C. v. Weinberg, etc.

Hohe Quoten

gab es eigentlich diesmal sehr wenig. Nur eine Summe über 100 Mark: 10 Mark gab es am dritten Tage im Favorite-Jagdrennen. Der Münchener Countryride (Jodex Dehner) zahlte seinen wenigen Anhängern 282 für 10 Mark Sieg und 59:10 Pf. Moutentosh brachte seinen treuen Anhängern am Sonntag den 25. August 56 für 10 Mark Sieg, am vierten Tage (30. August) 87 für 10 Mark und am letzten Tage des Meeting noch 40 Pf. Geld. Im allgemeinen kamen die Favoriten als Sieger durchs Ziel.

Herbert Beck.

Norbert Jacques, "Die Limburger Käse". Berlin, Verlag Paul Siegemann.

Der Titel klingt ganz inoffiziell, obwohl das Limburger Käse ein beliebter Spezialprodukt ist. In der Tat handelt es sich um ein etwas...

Der Titel klingt ganz inoffiziell, obwohl das Limburger Käse ein beliebter Spezialprodukt ist. In der Tat handelt es sich um ein etwas...

Ernst Sauer, "Spring Hermann: Hühner eines alten Kindes". Roman. Paderborn, Schöningh.

Da hat ein ganz junger Mensch von erst 22 Jahren einen Roman geschrieben, der zwar kein Roman ist, aber eine tolle Probe, die man beachten muß.

Spring Hermann: Hühner eines alten Kindes. Roman. Paderborn, Schöningh.

Da hat ein ganz junger Mensch von erst 22 Jahren einen Roman geschrieben, der zwar kein Roman ist, aber eine tolle Probe, die man beachten muß.

früher, flüchtiger Weise, heimlich und lebendig erzählt, das beste Kapitel des jugendlichen Werkes, das ein Anfang ist, auf dessen Fortführung man gespannt sein darf.

Hermann Linden, "Recht Hühnerband: Am Tergarten läuft Sellarmin". Roman. Deutsche Buchgemeinschaft, Berlin.

Dieser Roman ist in doppelter Beziehung bemerkenswert, nämlich weil er ein Roman ist, der nicht nur in der Form, sondern auch in der Materie...

Dieser Roman ist in doppelter Beziehung bemerkenswert, nämlich weil er ein Roman ist, der nicht nur in der Form, sondern auch in der Materie...

Hermann Linden, "Recht Hühnerband: Am Tergarten läuft Sellarmin". Roman. Deutsche Buchgemeinschaft, Berlin.

Dieser Roman ist in doppelter Beziehung bemerkenswert, nämlich weil er ein Roman ist, der nicht nur in der Form, sondern auch in der Materie...

Chinesisch-Deutscher Almanach für das Jahr 1929/30. Herausgegeben vom China-Institut zu Frankfurt a. M. Nr. 17.

Ein hübscher Band in großer Quart-Form, geschmückt mit einigen Reproduktionen nach chinesischen Bronzen, Silber und Gold...

Literarische Anzeigen

WOCHENSCHRIFT DER BADISCHEN PRESSE. 5. Jahrgang. Karlsruhe, 4. September 1929. Nummer 18.

Was ist Reportage?

Man kann kaum noch eine Zeitung oder eine Zeitschrift aufschlagen, ohne irgendwo auf den Ausbruch "Reportage" zu stoßen. So stand in Schönmanns Monatsheften eine sehr hübsche Kurzgeschichte mit dieser Überschrift...

Dies wäre der erste Beleg. Ein anderer steht nicht weit davon entfernt. In der Zeitschrift "Die Literatur" schreibt der Herr...

Ein Stück von Hermann Ingert (Der rote General) unter der Überschrift: "Historische Gemälde oder Filmreportage?" Er fragt sich, wie Reporter dieses Stück in der Zeitung hätte und meint, dieser hätte "das photographierte Leben in seiner maßvollen Fäßlichkeit, im knappen Reportagestil... wieder hervorgeholt."

Die Belege mögen genügen. Sie lassen erkennen, wie häufig dieses Fremdwort heute ist. Es scheint aus Frankreich zu kommen. Nicht nur der Schönmann-Projekt deutet es an; auch mir selber ist das Wort zuerst in Frankreich aufgefallen: Pfingsten 1928 ist...

