

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Tagblatt. 1843-1937 1911**

137 (18.5.1911) Viertes Blatt



**Bezugpreis:**  
Direkt vom Verlag vier-  
wöchentlich M. 1.60 ein-  
schließlich Trägerlohn;  
abgeholt in d. Expedition  
monatlich 50 Pfennig.  
Durch die Post zugestellt  
vierteljährlich M. 2.22, abgeh.  
am Postamt M. 1.80.  
Einschm. 10 Pf.

**Redaktion, Expedition:**  
Ritterstraße Nr. 1.

# Karlsruher Tagblatt.

Badische Morgenzeitung — Organ für amtliche Anzeigen.

**Anzeigen:**  
Die einseitige Zeile  
über dem Raum 15 Pf.  
Reklamezeile 40 Pf.  
Lohnanzeigen billiger.  
Nacht nach Tarif.  
Aufgabezeit: größere  
Anzeigen bis spätestens  
12 Uhr mittags, kleinere  
bis 4 Uhr nachmittags.  
Fernsprechanträge:  
Expedition Nr. 203.  
Redaktion Nr. 2994.

Viertes Blatt

Begründet 1803

Donnerstag, den 18. Mai 1911

108. Jahrgang

Nummer 137

## Groß. Hoftheater zu Karlsruhe.

Donnerstag, den 18. Mai 1911.  
**60. Abonnement-Vorstellung der Abteilung II**  
(gelbe Abonnementkarten).  
**2x2=5.**  
Saturspiel in vier Akten von Gustav Wied.  
Autorisierte Uebersetzung von J. Anders.  
Regie: Otto Kienichnerf.  
**Personen:**  
Thomas Hamann, Rechnungsrat . . . B. Wasserbaum.  
Marie, seine Frau . . . Christ. Friedlein.  
Friedrich Hamann } ihre Kinder . . . (Edith Deman.  
Friedrich Hamann } . . . (Fritz Kamper.  
Matthias Hamann, Schulvorsteher . . . Wilhelm Kempf.  
Paul Abel, Schriftsteller und Lehrer . . . Fritz Herr.  
Gerhard Koniß, Karlsruher Zeichner . . . Felix Baumbach.  
Eine, seine Frau . . . Marie Noorman.  
Witte Truesen . . . Margarete W.  
Thella Lufsig . . . Almine Müller.  
Fugo Jörgenien, Rennfahrer . . . Karl Köhlin.  
Die Kammerherrin . . . M. Frauenhofer.  
Ein Rechtsanwalt . . . Herm. Benedict.  
Der Gefängnisprediger . . . Henry Wief.  
Ewertz, Gefängniswärter . . . Walter Korff.  
Ein Spämann . . . Max Schneider.  
Ein Gefangenener . . . Paul Gemmeke.  
Dora, Dienstmädchen bei Abels . . . Maria Genter.  
Die Handlung spielt in Kopenhagen in entstimmenden  
Zeiten. — Freitagabend sind die Menschen ja ganz anders.  
Bausse nach dem zweiten Akte.  
Anfang: 7 1/2 Uhr. Ende: nach 10 Uhr.  
Kasse-Öffnung: 7 Uhr.  
**Preise der Plätze:** Balcon: I. Abteilung M. 5.—  
Sperrfisch: I. Abteilung M. 4.— ufo.

## Karlsruher Kunstleben.

**Groß. Hoftheater.**  
Der Ring des Nibelungen.  
Erster Tag:  
**„Die Walküre“.**  
Das „Rheingold“ schließt mit dem Einzug der  
Götter in Walhall. Dort entsteht ein neues Ge-  
schlecht. Aus der Ehe mit der allwissenden Erda  
entstehen Boten & Walküren, darunter die herr-  
liche Brünnhilde. Damit war aber der Göttervater  
nicht zufrieden; ihn gelüstete es auch einmal unter  
die Sterblichen zu gehen, mit ihnen zu leben und  
zu lieben. Das erfahren wir aus der genial an-  
gelegten, dramatisch aber den aufgestellten Prinzipien  
Wagners entgegenlaufenden Erzählung Wotans  
im 2. Akt. Da hören wir, daß Wotan als Wälse  
die Welt durchzogen und als Pfand einem Erdem-  
weib Siegmund und Sieglinde gelassen hat, die sich  
nach jahrelanger Trennung in Hundings Hütte in  
bräutlicher Liebe finden. Ich kenne nichts schöneres  
in der dramatischen Kunst als den 1. Akt der Wal-  
küre, in dem sich die Vereinigung der Geschwister  
vollzieht mit seiner hochschlagenden Leidenschaft, die  
sich durch den Gesang zieht, seinen Wälse-Rufen und  
dem Liebesgesang. Und an solchen Meisterbildern ist  
die Walküre, leben wir von den ermüdenden Vägen  
des 2. Aktes ab, überredet. In einer gleich groß-  
artigen Szene verflucht Brünnhilde dem Helden sein  
benotwendendes Schicksal u. wie sympathisch wird uns  
wenn auch nur für kurze Zeit, der innerlich ge-  
brochene Wotan, wenn er von seinem Kinde Abschied  
nimmt. Durch das Ganze zieht im Gegensatz zu  
„Rheingold“ ein unaufhaltam sich steigendes drama-  
tisches Leben, das in dem realistischen Walkürenritt  
und dem braufenden Flammenmeer seinen Höhe-  
punkt erreicht. Für die gefrühge Vorstellung, die unter  
Herrn Reichweins Leitung orchestral recht gutes  
brachte — einmalmal machten sich zwar empfindliche  
tonische Differenzen im Blech bemerkbar — waren  
zwei Gänge notwendig. Für die am Fuß verlegte  
Frau Bauer-Rottlar sang Frau Maria Leffer-  
Burkard vom Wiesbadener König. Theater die  
Brünnhilde. Der Gast bot eine hochfreudliche Leis-  
tung. Sein dunkel gefärbter Sopran läßt in Um-  
fang, Kraft und Wärme eine echte hochdramatische  
erkennen, die uns hier fehlt. Dabei ist das Organ  
gut durchgebildet und gehört der leisesten Regung.  
Die Textbehandlung ist hervorragend. Noch mehr  
interessiert die Sängerin aber durch ihre feine ab-  
geklärte, äußerst lebhaftes Spiel, das für den auf-  
merkamen Hörer allein ein Genuß ist. — Frau  
Reinert aus Mannheim, der zweite Gast, sang  
und spielte die Gerhilde gewandt und sicher. Unsere  
einheimische Besetzung, die schon oft besprochen und  
gerade in Walküre äußerst glücklich genannt werden  
darf, leistete nur Gutes. — Das beifallsfreudige  
Publikum rief die Darsteller nach jedem Akt und am  
Schlusse verschiedene Male vor die Rampe. Der Vor-  
stellung wohnten die Königin von Schweden, Groß-  
herzogin Hilda und Prinzessin Marg. an.

**Don der Karlsruher Bühne.** An Stelle des Hof-  
opernfängers Keller, der nach 16jähriger Tätigkeit am  
hiesigen Hoftheater seinen Posten verläßt, um die Di-  
rection des Stadttheaters in Luzern zu übernehmen,  
sollte Herr Hofopernfänger Wolfgang von  
Schwind von der Berliner Königlichen Oper für  
das hiesige Hoftheater verpflichtet werden. Wie nun  
aus Berlin gemeldet wird, ist auf ausdrücklichen  
Wunsch des Kaisers mit Herrn v. Schwind ein Ver-  
trag für das weitere Verbleiben des Herrn v. Schwind  
im Verband der Königlichen Oper in Berlin abge-  
schlossen worden.  
**Spielplan des Groß. Hoftheaters.**  
a) In Karlsruhe:  
Donnerstag, 18. Mai. B. 60. „2x2=5“,  
Saturspiel in 4 Akten von Gustav Wied. 7/8 bis  
nach 10.

Freitag, 19. Mai. A. 61. „Der Ring des  
Nibelungen“ 2. Tag: „Siegfried“, in 3 Akten von  
Richard Wagner. Brünnhilde: Cäcilie Rüsche-Endorf  
a. G. 7/8 bis 11.  
Samstag, 20. Mai. C. 63. „König Richard III.“,  
Trauerspiel in 5 Akten von Shakespeare, überfetzt von  
Schlegel. 7 bis 10.  
Sonntag, 21. Mai. 33. Vorstellung außer  
Abonnement. „Der Ring des Nibelungen“ 3. Tag:  
„Götterdämmerung“, in einem Vorspiel und 3 Akten  
von Richard Wagner. Brünnhilde: Cäcilie Rüsche-  
Endorf a. G. 7/8 bis nach 11. — Allgemeiner Vor-  
verkauf von Dienstag, den 16. Mai, vormittags 9 Uhr  
an.  
**Eintrittspreise**  
am 19. und 21. Mai Balcon 1. Abteilung 8 M.,  
Sperrfisch 1. Abt. 6 M.;  
am 18. und 20. Mai Balcon 1. Abt. 5 M., Sperr-  
fisch 1. Abt. 4 M.

## Die Zerstörung der „Deutschland“.

Für die Fahrtleitung des Luftschiffs „Deutsch-  
land“ gab Dr. Eßener folgenden Bericht aus:  
Es war ein Aufstieg bei 10 Uhr vormittags festge-  
setzt, zu dem sich 10 Fahrteilnehmer gemeldet hatten.  
Der Wind wehte in einer Stärke von 2 bis 3, in  
Höhen von höchstens 4 Sechshundert Metern aus Nordost,  
also genau in der Richtung der Hallenlängsachse,  
welche nordost — südwest liegt. Die Windever-  
hältnisse waren allem Ernehmen nach sehr  
günstig für ein Ausbringen. Es waren außer dem  
eigenen 65 Leuten weitere 10 Feuerwehrlente sowie  
etwa 20 auf dem Gelände beschäftigte Bauarbeiter  
zum Ausfahren herangezogen, zusammen also rund  
95 Mann. Es wurde ferner von der Stationsleitung,  
um gegen alle Uebertragungen gesichert zu sein, das  
zahlreiche Publikum längs der Ausfahrtslinie auf-  
gestellt, um, wie es häufiger schon hätte geschehen  
müssen, im Bedarfsfalle mit angreifen zu können.  
Die Ausfahrt ging anfangs sehr leicht und glatt von  
statten. Als aber das Luftschiff zu Dreiviertel  
draußen lag, sprang der Wind plötzlich, wie es  
erfahrungsgemäß sehr häufig auf der Golzheimer  
Heide der Fall ist, nach Südost über, traf das Luft-  
schiff also senkrecht von der Seite. Alle Ausfahr-  
mannschaften wurden schleunigst auf die Laufsteie kom-  
mandiert, weiter wurde das Publikum zur  
Hilfe gerufen, und es kamen nach und nach wenig-  
stens 150 Personen, meist junge kräftige Leute, die-  
sem Rufe nach. An ein Vor- oder Zurückbringen  
war in diesem Augenblick nicht zu denken. Es schien  
aber, als wenn das Schiff jetzt wenigstens halten  
könne, bis die See vorüber war. Da aber setzte diese  
von neuem in verstärktem Maße ein, und  
es wurde das Schiff jetzt unaufhaltsam, während es  
sich ganz auf die Seite legte oder in die Höhe ge-  
rissen wurde, gegen Halle und Wand gedrängt. Die  
250 bis 300 Personen wurden widerstandslos über  
den Sand nachgeschleift, und es rissen nacheinander  
drei Haltetseile, an denen je 30 bis 40 Per-  
sonen angepaßt hatten. Im letzten Momente  
versuchte man das hinterende des Luftschiffs hoch gehen  
zu lassen, um über die Wand und Halle hinweg  
zu kommen; der Raum langte aber nicht dafür, und  
so blieb das hinterende zunächst an dem Wandende  
hängen, worauf auch das Vorderende auf das Hallen-  
dach getrieben wurde. Das Luftschiff wurde so stark  
beschädigt, daß das Gerippe völlig demontiert wer-  
den muß. Die Bergung der Passagiere aus der  
hoch schwebenden Kabine gelang ohne Unfall.  
Die Ursache des Vorfalles ist in einer elemen-  
taren Gewalt zu suchen, und es trifft nie-  
manden die geringste Schuld, es sei denn,  
daß man das Heraus- und Herinbringen des Schiffes  
aus der sehr ungünstig belegenen und schmalen  
Düffeldorfer Halle überhaupt verurteilt. Unfälle  
wie der nun vorgemerkte drohen eigentlich fast  
jeden Tag einzutreten und es ist fast nur dem Glück  
und der großen Hilfsbereitschaft des Düffeldorfer  
Publikums zu danken, wenn nicht schon bei ähnlichen  
früheren Anlässen es zu einem solchen Unfall ge-  
kommen ist. Der Erzieher in der Düffeldorfer  
Halle kann unseres Erachtens in einigermaßen ver-  
lässiger und regelmäßiger Weise nur dann er-  
folgen, wenn einige durchgreifende Umänderungen  
vorgenommen werden, die sich insbesondere auf die  
Beschaffung einer Ausfahrtsmöglichkeit nach beiden  
Seiten sowie einer mechanischen Ausfahrvorrichtung  
erstrecken.

**Major Groß,**  
der Kommandeur des Luftschiffbataillons, äußerte  
sich über den Unfall der „Deutschland“: „Allen An-  
schein nach ist das höchst bedauerliche Unglück darauf  
zurückzuführen, daß das Hinein- und Herausbringen  
so riesenhafter Schiffe — wie es die „Deutschland“  
ist — auf überaus große Schwierigkeiten stößt,  
wenn die Hallen, die zur Unterbringung der Luft-  
schiffe bestimmt, fest auf der Erde stehen. Nur dann,  
wenn der Wind in der Fahrtrichtung weht, ist nichts  
zu befürchten. Bei dem heutigen Unglück hat aber  
der Wind das schöne, stolze Schiff kreuzförmig gefaßt,  
und so war es den Leuten unmöglich, den Ballon  
zu halten und vor der schweren Havarie zu schützen.  
Aus diesem Grunde hat ja der Siemens-Schudert-  
Ballon eine drehbare Halle als Unterstufstätte.  
Die Halle wird bei dem Hinein- und Herausbringen  
des Ballons so gestellt, daß der Wind in der Längs-  
richtung des Schiffes sich bewegt. So wird das An-  
schlagen an die Wände ganz vermieden. Die ganze  
Frage ist lediglich eine Geldfrage. Die drehbaren  
Hallen sind natürlich sehr kostspielig; da aber  
die Eigentümerin der „Deutschland“ in erster Linie  
eine Erwerbsgesellschaft ist, so hat sie zunächst die  
großen Ausgaben für eine drehbare Halle geschaut,  
die unzweifelhaft das schwere Unglück verhüten hätte.  
Jedenfalls ist es tief bedauerlich, daß die deutsche  
Luftschiffahrt wiederum von einem so herben Verlust  
betroffen worden ist.“

## Die zerstörte „Deutschland“.

Das zerstörte Luftschiff war zusammengesetzt aus  
den demontierten Teilen des „L. 3. 7“, dessen Größe  
und Länge unverändert geblieben war. Auch die  
Anordnung des Antriebes war dieselbe. In der hin-  
teren Gondel waren zwei vierzylinderige Daimler-  
motoren eingebaut, die bei 115 bis 120 Pferdestärken  
Leistungsfähigkeit mit 800 Umdrehungen in der  
Minute bei einem vierfüßigen Propeller von 4,20  
Meter Durchmesser antrieben. In der vorderen Gon-  
del war dagegen nur ein Motor gleicher Art und  
Stärke, der zwei zweiflügelige Propeller betätigte.  
Wesentlich geändert war bei dem Umbau die Anord-  
nung der Flächen für die Horizontalsteuerung. Beim  
„L. 3. 7“ waren diese oberhalb der hinteren Stabili-  
sierungsflächen angebracht, und zwar in der Form  
von zwei Kästen. Die Passagierkabine umfaßte 24  
Sitze. Der Verlauf der Probefahrten, die teil-  
weise mit Passagieren unternommen wurden, waren  
glänzend; es schien das Ideal eines Passagier-Luft-  
schiffes erreicht. Am 7. April stieg es in Friedrichs-  
hofen unter Führung des Grafen Zeppelin zur  
Huldigungsfahrt anlässlich der Silberhochzeit des  
württembergischen Königspaares nach Stuttgart auf.  
Am Karfreitag erlitt es dann in Düffeldorf durch  
einen Bedienungsfehler einen Unfall. Beim Heraus-  
bringen aus der Halle wurde die Hülle eines Ballo-  
nets und der hintere rechte Propeller beschädigt und  
das linke Seitensteuer herabgerissen. Da die Be-  
schädigung nur gering war, konnte die Reparatur  
bald hergestellt werden.

## Welches Luftschiffsystem hat die meisten Katastrophen?

Die Zeppelin-Luftschiffe sind andauernd vom Besch.  
verloren. In die „Zeppeline“ stellen dasjenige Sys-  
tem dar, das, wie uns aus Luftschiffkreisen ge-  
schrieben wird, von den bisherigen Luftschiffsystemen  
die meisten Katastrophen aufzuweisen hat. Das fran-  
zösische System Clement Bonard hatte bisher  
zwei Katastrophen aufzuweisen. Die englischen Mi-  
lär-Luftschiffe, die allerdings nach verschiedenen Sys-  
temen gebaut sind, zum Teil nach französischen, zum  
Teil nach englischen, sind von drei Katastrophen ver-  
loren worden. Am 26. September 1909 ist das Luft-  
schiff „Republique“ herabgestürzt. Das Luftschiff-  
system Grosch, von dem bisher nur ein Exemplar  
vorhanden war, hatte am 13. Juli 1910 eine furch-  
bare Katastrophe und seine Bemerkung zu verzei-  
chen. Das Luftschiffsystem „Zeppelin“ ist jetzt bereits  
von der sechsten größeren Katastrophe betroffen wor-  
den. Der „L. 3. 2“ wurde am 16. Januar 1906  
im Allgäu zerstört. Der „L. 3. 4“ wurde am 4. Au-  
gust bei Eberdingen vernichtet. Der „L. 3. 5“ ver-  
unglückte am 22. April 1910. Der „L. 3. 7“ scheiterte  
am 28. Juni 1910, als er mit den Journalisten den  
Aufstieg unternahm. Endlich wurde jetzt das Pas-  
sagier-Luftschiff, das als Erlös für den „L. 3. 7“ gebaut  
wurde, gleichfalls vernichtet. Die Luftschiffe vom  
„M.“-Typ haben bisher noch keinen nennenswerten  
Unfall erlitten. Einige kleine Havarien kommen  
dabei nicht in Betracht. Dasselbe gilt vom „Pare-  
val“-System. Auch dieses System hat bisher noch  
keine nennenswerte Unfälle gehabt. Vor einigen  
Tagen mußte allerdings ein „Pareval“-Luftschiff,  
das sich auf der Fahrt nach Holland befand, die Fahrt  
unterbrechen, eine Katastrophe trat aber nicht ein,  
sondern das Luftschiff konnte verpaßt und nach Hol-  
land per Bahn geschafft werden. Diese Luftschiffe  
der beiden letzten Systeme haben auch die größte  
Lebensdauer aufzuweisen, da sie zum Teil schon 4  
und 5 Jahre alt sind, ohne irgend welche Beein-  
trächtigungen ihrer Fahrtfähigkeit zu zeigen. Die  
Lebensdauer der „Zeppelin“-Luftschiffe ist dagegen  
um vieles geringer. Eigentlich sollten die „Zeppelin“-  
Luftschiffe eine größere Lebensdauer besitzen, als die  
anderen, da sie feste Aluminiumgerüste haben. In  
Wirklichkeit aber haben sie kaum eine Lebensdauer  
von wenigen Monaten aufzuweisen gehabt. Der  
„L. 3. 1“ lebte 6 Monate, der „L. 3. 2“ 2 1/2 Monate,  
der „L. 3. 4“ 1 1/2 Monate, der „L. 3. 5“ 11 Mo-  
nate und der „L. 3. 7“ gar nur 10 Tage.

## Zeppelins Besuch in Baden-Baden.

Baden-Baden, 17. Mai. Anlässlich des Unfalles des  
Luftschiffes „Deutschland“ wurde von Herrn Ober-  
bürgermeister Fieser folgendes Telegramm an Seine  
Exzellenz den Herrn Grafen Zeppelin abgefaßt:  
„Mitgefühl, Deutschland“ herzlich bedauernd, hof-  
fen und bitten, sehr verehrten Ehrenbürger hier be-  
grüßen zu dürfen. Oberbürgermeister Fieser.“  
Hierauf ist gestern abend folgende Antwort einge-  
troffen:  
„Herzlichen Dank für freundliche Teilnahme. Werde  
trotz nicht endendem Mißgeschick die Ehre haben, Frei-  
tag einzutreffen. Graf Zeppelin.“

## Neubau 2 „Erla Deutschland“.

rs. Berlin, 17. Mai. (Eig. Drahtbericht.) Die  
Abendblätter melden aus Düffeldorf, daß die Wieder-  
herstellung des Zeppelin-Luftschiffes in drei Monaten  
erfolgt und dann die Gesellschaftsfahrten fortgesetzt  
werden.

## Luftfahrt.

**Die Fliegerwoche in Karlsruhe.**  
Karlsruhe, 17. Mai. In der badischen Residenz  
hat der Sport seit Jahren eine echte Pflegestätte ge-  
funden. Zahlreich sind die sportlichen Darbietungen,  
die sich an Sonn- und Festtagen und in der Woche  
hier abspielen. So kann es nicht Wunder nehmen,  
daß auch dem deutschen Zuerläufigkeits-  
flug am Oberrhein, der in der Zeit vom 21.  
bis 28. ds. Mts. vom Karlsruher südwestdeutschen  
Luftschiffvereine veranstaltet wird, in der Resi-  
denz das größte Interesse entgegengebracht wird.  
Dank der Bemühungen des Karlsruher Vereins für  
Luftschiffahrt, sowie der Stadtverwaltung und des  
Verkehrsvereins ist Karlsruhe als Etappen-  
station in dem Flugprogramm vorgesehen. Es

werden daher am Mittwoch der nächsten Woche die  
zahlreichen Flieger, die um die verlockenden Preise  
streiten — auch Karlsruhe hat 10 000 M. hierfür ge-  
stiftet — auf dem großen Egerzierplatz landen, um  
dieselbst am gleichen Tage ihre Künfte in lokalen  
Schau- und Wettfliegen zu zeigen. Am  
Vormittag des 25. Mai ist sodann der vom Kriegs-  
ministerium unterstützte Start zum Offiziers-  
Sonderflug vorgesehen. Schon seit Wochen kon-  
zentriert sich die Aufmerksamkeit der Karlsruher Be-  
völkerung und weiter Kreise des badischen Landes  
auf diese Veranstaltungen, ein starker Fremdenzug  
wird auf die Fliegerstage nach Karlsruhe einsehen  
und den Gästen der Stadt sicherlich Einbrück be-  
scherten, wie sie sie nur selten zu empfangen Gelegen-  
heit haben.

Der Verkehrsverein hat für die Flieger-  
woche die sich zu einer „Festwoche“ für Karlsru-  
her gestalten dürfte, ein besonderes Unterhaltungs-  
und Vergnügungsprogramm aufgestellt, um den  
Fremden zu Zeiten, wo sie nicht auf dem Flugplatz  
weilen werden, Unterhaltung und Annehmlichkeiten  
zu bieten. Den Höhepunkt der Festveranstaltungen  
bildet ein Gartenfest mit italienischer  
Nacht in dem rühmlichst betannten Stadt-  
garten. Er wird durch zahllose buntfarbige Em-  
pans in ein magisches Zauberland verkehrt werden  
und die Klänge der modernen Künstlerchor der Leib-  
Grenadier-Kapelle werden ihre einschmeichelnden sü-  
dländischen Weisen dem künftigen Hörer ans Ohr  
zaubern. Campionsgeschmückte Boote werden auf dem  
blaugründer Stadteisensee schaukeln, in dem sich  
die Wipfel saftig grüner Cypressen, Koniferen und  
Blutbuchen spiegeln. Wer schon Gelegenheit gehabt  
hat, in lauen Lüften eine solche Sommernacht im  
Stadteisen zu kosten, dem wird die Erinnerung  
daran nie mehr entschwanden. Es wird auch dieses  
Fest wieder die gewohnte Anziehungskraft ausüben  
und den vielen Verehrern der Perle der Residenz,  
des einzigartigen Stadteisen, neue Anhänger zu-  
führen.

Konstanz, 17. Mai. Zur Beratung des schwa-  
bischen Ueberlandfluges bezw. dessen Aus-  
dehnung nach Konstanz wird dieser Tage Obering-  
enieur Kober aus Friedrichshafen hier eintreffen.  
Wenn das Unternehmen, so lauten die neuesten an  
den hiesigen Stadtrat gegangenen Meldungen, von  
den Bodenfestigkeiten nicht genügend unterstützt wird,  
besteht Gefahr, daß das ganze Unternehmen über-  
haupt von Süddeutschland bezw. Schwaben und dem  
Bodensee nach dem mittleren oder nördlichen Deut-  
schland verlegt wird, und auch dort der vom Grafen  
Zeppelin gestiftete Preis von 25 000 M. zum Aus-  
trag kommt.

## Deutscher Rundflug 1911.

Berlin, 17. Mai. Der erste Weltbesuch für den  
deutschen Rundflug 1911 und den „B.-3.“  
Preis der Lüfte, der am 11. Juni im Anschluß an  
das nationale Flugmeeting in Berlin-Johannisthal  
seinen Anfang nimmt, ist außerordentlich be-  
friedigend ausgefallen; es haben sich 19 Pilo-  
ten einschreiben lassen.

## Wellmans Nachfolger.

Aus Neuyork wird gemeldet, daß Baniman, der  
Erbauer des Luftschiffes „Amerika“, das im ver-  
gangenen Jahre den Versuch gemacht hat, den Ozean  
zu kreuzen, eine neue Luftfahrt über den Ozean vor-  
bereitet. Wellman, der ewige Zauderer, wird dies-  
mal nicht dabei sein. Natürlich glaubt Baniman,  
inzwischen all die Mängel, denen das Festhalten  
der letzten Luftfahrt zur Last gelegt wurde, beseitigt  
zu haben. Gegen das Recht, dem neuen Luftschiff  
den Namen zu geben, hat sich ein reicher Amerikaner  
bereits gefunden, die Kosten der Expedition  
zu tragen. Auch diesmal ist Atlantic City der Aus-  
gangspunkt. Die „New York World“ hat Baniman  
einen Preis von 30 000 M. versprochen, wenn er mit  
seinem neuen Luftschiff in einem Tag die Reise von  
Atlantic City bis nach Neuyork und zurück macht,  
eine Aufgabe, die keineswegs unmöglich ist, da doch  
die ganze Entfernung nur 200 Meilen beträgt. Das  
Lebensrettungsboot der „Amerika“ und die berühmte  
Gürtelkiste sind noch immer „auf der Tour“ in  
Amerika und werden in den Warenhäusern aller  
großen Städte ausgestellt, wofür diese 800 M. in der  
Woche zahlen.

Verantwortlich für Politik: Joseph Straub; für  
Sozial- und Kommunalpolitik und den übrigen redak-  
tionellen Teil: C. B. Redemann; für den Anzeigen-  
teil: Paul Kufmann. Druck und Verlag:  
C. F. Müller'sche Hofbuchhandlung m. b. H.,  
familiär in Karlsruhe.

**Cognac**  
DEUTSCHER COGNAC  
aus französischen Weinen  
Hervorragendes Erzeugnis der Cognacbrennerei  
**LANDAUER & MACHOLL,**  
HEILBRONN.  
Nur echt mit der Hammer-Schutzmarke. Überall erhältlich.

**Geschäftliche Mitteilungen.**  
Der Motor des Flugapparats Witterstätters, der  
hier landete, ist mit einer patentierten Magnetzü-  
ndung der Firma Unterberg & Helme-Durlach  
ausgestattet. Ebenso der Apparat Eulers, der das  
erste Fliegerpatent erhielt.



