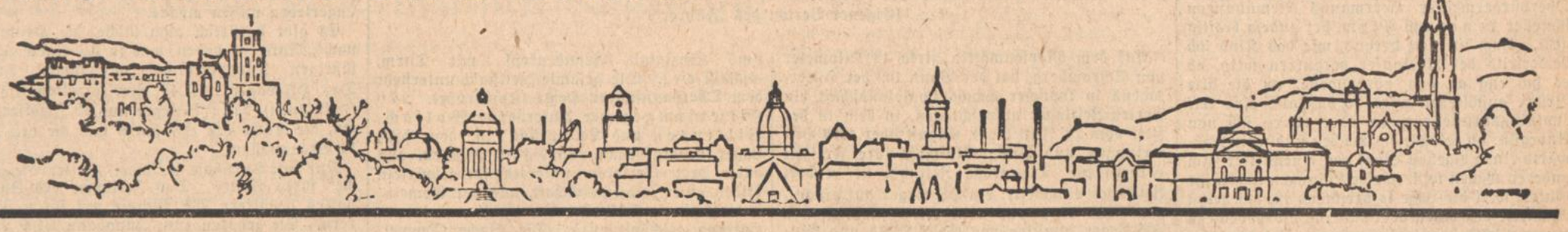
Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936
1934

212 (4.8.1934) Badischer Staatsanzeiger

Visual Library



Zeppelin-Jubiläum eines Badeners

3600 Fahrten im Zeppelin – 35 Jahre im Dienst der Luftfahrt

Das Luftschiff „Graf Zeppelin", das am Dienstag wieder von seiner Südamerikafahrt nach Friedrichshafen zurückgekehrt ist, hatte unterwegs an Bord einen seltenen Jubilar: Obersteuermann Ludwig Marx, der aus Ortenberg im Amtsbezirk Offenburg stammt, war am 26. Juli 35 Jahre im Dienst der Zeppelinwerke und hatte außerdem nicht weniger als 3600 Fahrten als Steuermann eines Zeppelinluftschiffes mitgemacht. Der Jubilar gab aus diesem Anlaß einem Mitarbeiter des BL.-A. nach der Landung des Luftschiffes eine anschauliche Schilderung von seiner langen Dienstzeit bei den Zeppelinluftschiffen.

•

Wie feiert ein Zeppelin-Steuermann sein Jubiläum? Ludwig Marx erzählt: Am 26. Juli kamen wir um 6 Uhr morgens in Rio de Janeiro an und fuhren bereits um 7 Uhr weiter. Da war keine Zeit zum feiern. Wir haben es aber am 30. Juli nachgeholt. Angesichts der afrikanischen Küste hatte Kapitän v. Schiller in der Offiziersmesse eine kleine Feier veranstaltet, an der auch zwei amerikanische Offiziere teilnahmen. Wir waren zwei Stunden vergnügt beieinander, und dann hieß es wieder an die Arbeit gehen. Kapitän v. Schiller hielt ein Ansprache, in der er an unsere erste Bekanntschaft während des Krieges anknüpfte und meine — bescheidenen — Verdienste um den Luftschiffbau Zeppelin würdigte. Erst zu Hause bei meiner Rückkehr fand ich einen ganzen Pack von Briefen, Telegrammen und Paketen vor. Alle Passagiere, die jemals mit mir gefahren waren, hatten meiner gedacht, aus aller Herren Ländern kamen die Grüße und Glückwünsche.

•

Die herzlichen Wünsche, die dem braven Steuermann zuteil wurden, sind in der Tat eine verdiente Anerkennung. Hier haben wir einen Pionier des Luftschiffbaues vor uns, der in dem ihm gesetzten Pflichtenkreis seinen Dienst getreulich erfüllt hat. Graf Zeppelins hartes Ringen wird in der Erinnerung lebendig: Wie stolz waren wir, als am 2. Juli 1900 das erste Luftschiff LZ. 1 die Halle verließ und stolz über den Bodensee zog. Bei den ersten Malen klappte es noch nicht besonders, aber beim dritten Aufstieg im November 1900 war es uns allen klar, daß das Problem des lenkbaren Luftschiffes in vollkommener Weise gelöst war und daß es nur noch stärkerer Motoren bedurfte, um ein brauchbares Fahrzeug zu schaffen. Aber niemand war da, der sein Geld in diese damals noch unsichere Sache stecken wollte. Die Gesellschaft für Förderung der Luftschiffahrt — so nannte sich damals unsere Firma — mußte liquidieren, und unsere Arbeit war zunächst beendet. Aber schon im Jahre 1903 wurde ein zweites Luftschiff auf Kiel gelegt, das im November 1904 seine erste Probefahrt unternahm.

Und sie — mißglückte, weil sich das Schleppseil in den Steuerorganen verfangen hatte. Ausgerechnet ich sollte damals an diesem Mißgeschick schuld sein, weil ich mit meinem Motorboot das Schiff aus der Halle geschleppt und angeblich das Schleppseil nicht richtig losgemacht hatte. Auf seiner zweiten Fahrt im Januar 1906 wurde dann das Luftschiff bei Kißling vernichtet. Graf Zeppelin war ganz verzweifelt. Aber im Frühjahr forderte mich der Chefkonstrukteur Dr. Dürr auf, den Grafen nach der Halle abzuholen. Der Graf war sehr vergnügt und klopfte mir auf die Schulter: „Marx, wir bauen ein drittes Luftschiff!"

•

Immer wieder brach ein Unglück über das geniale Werk des mutigen Grafen herein, aber seine Mitkämpfer verloren niemals das Vertrauen. Auch Marx war oftmals dabei, wenn es nur noch um Leben und Tod ging: Das Luftschiff L. Z. 10, die „Schwaben", sollte am 28. Juni 1912 in Düsseldorf landen. Wir kamen aber wegen Querwindes nicht in die Halle hinein und mußten davor ankern. Führer und Mannschaften blieben auf ihren Plätzen. Plötzlich fing das Schiff Feuer — vermutlich weil einige Stahldrähte heiß wurden und brachen —, und wir hatten gerade noch Zeit herauszuspringen, als auch schon die ganze Hülle in hellen Flammen stand. Wir waren insgesamt 12 Mann Besatzung, Dr. Dürr als Führer, drei Maschinisten, ein Fahringenieur, zwei Steuerleute, ein Steward und vier Hilfsmannschaften. Ich erlitt bei der Rettung meiner Kameraden erhebliche Brandwunden an den Händen.

•

Wir freuen uns mit Ludwig Marx, daß er auch die stolze Bezwingung des Ozeans miterlebt hat. Mit leuchtenden Augen spricht er davon. „Nach der Revolution steuerte ich das Luftschiff „Bodensee", das zwischen Friedrichshafen und Berlin verkehrte, und machte mit diesem Schiff mehr als 100 Fahrten — Passagiere waren hauptsächlich Inflationsgewinnler aus der Schweiz —, bis schließlich ein Verbot der Entente kam. Schon glaubten wir, es sei vorbei, mit unseren Zeppelinen, aber dann gab es wieder neue Arbeit und neue Erfolge. Ich war mit dabei, als Z. R. 3 seine erste Reise nach Amerika unternahm, keinen Augenblick habe ich an einem Erfolg unseres Vorhabens gezweifelt. Die Persönlichkeit unseres Dr. Eckener bürgte uns dafür, daß alles Menschenmögliche für die Sicherheit des Schiffes und der Passagiere getan war. Die Fahrten über den Ozean sind heute für mich kein besonderes Erlebnis mehr. Wenn Sie mich aber fragen, was meine stolzeste Erinnerung in diesen 35 Jahren der Arbeit für die Zeppelin-Luftschiffe gewesen ist, so möchte ich darauf erwidern: Es war jener Augenblick, da wir alle schon an der Zukunft des lenkbaren Luftschiffes verzagen wollten und Graf Zeppelin mir auf die Schulter klopfte: „Marx, wir fahren doch noch mit unseren Luftschiffen nach Amerika!"

Die zweite Rheinbrücke bei Konstanz marschiert

Deutschlands oberste Rheinbrücke — Verkehrsströme zwischen Deutschland und Schweiz — Stärkung der Stellung von Konstanz

Es ist ein altes Problem, das jetzt in neuen Schwung gebracht, endlich wird jeder Kenner der Verhältnisse sagen, mit Blut gefüllt zu werden scheint. Die zweite Rheinbrücke von Konstanz marschiert! Eine Lebensnotwendigkeit seit Jahrzehnten wird einem neuen Abschnitt zugeführt, aus dem, so erwartet man von der neuen Zeit, ein Phönix zum Licht steige. Deutschlands erste Rheinbrücke, von der Quelle des Stroms her gerechnet, soll zum Zwilling erhoben werden oder eine neue Schwester in einigem Abstand bekommen, je nachdem, wie die Endpläne sich zur Körperhaftigkeit verdichten.

Jeder Zureisende zur größten Bodenseestadt, die Konstanz nun einmal ist, und zugleich zur Bedeutendsten, die Konstanz nun einmal trotz mancher Konkurrenzzweifel auch ist, kennt die Kalamität, die die dortige Brücke geworden ist. Von allen Seiten werden die Verkehrsströme zwischen deutschem und schweizerischen Boden auf einen Brückenengpaß zusammengepreßt und unter offenkundigen Gefahren durch ihn hindurchgezwängt. Eine einzige schmale Brückenfahrbahn muß das bewältigen, die um schlimmsten Dingen vorzubeugen, in der Längsachse einen weißen Trennungsstrich für zwei säuberlich einzuhaltenden Fahrrichtungen trägt. Nebenan läuft, nicht minder eingeschnürt, die Reichsbahn, die internationale Linie Holland—Schwarzwald—Bodensee—Ostschweiz, die plötzlich in Konstanz-Petershausen sich auf ein Gleis verengt, dann vor der Brücke auf 10 Kilometer, damit das ehrwürdige Bauwerk aus dem Jahre 1862/63 nicht schwankend werde, Stundengeschwindigkeit herunter muß und in den sattsam bekannten verkehrsprallen Sack ausläuft, der sich Konstanzer Bahnhof nennt.

•

Jahrzehntelang sind die Verhältnisse studiert, gedreht, ventiliert, zu den Akten gelegt, wieder ausgegraben, als Wiedervorlage behandelt, bereist, besichtigt, besprochen und kritisiert worden. Der Erfolg war immer der gleiche: Einhaltung des „Status quo", wenn hier ein Ausdruck der Politik erlaubt sei. Das Elend, so darf man es schon nennen, blieb, die Grenzstadt Konstanz, schwer genug bedrängt, mußte zusehen, wie andere Städte am See betreut wurden, während eine eigene Landesregierung verflossener Zeiten nicht vom Fleck kam.

Nun gehen die Dinge mit einem Mal einen anderen Weg. Läßt sich in der Bahnhofsfrage, für die bekanntlich auch das Problem des Gemeinschaftsbahnhofes mit der Schweiz vorliegt,

Badischer Staatsanzeiger

Folge 127 — 4. August 1934

Amtlicher Teil

Stiftung eines Ehrenkreuzes

Wie bereits bekanntgegeben wurde, sind die Anträge auf Verleihung des Ehrenkreuzes für Frontkämpfer, Kriegsteilnehmer, für Witwen und Eltern von solchen, bei den Ortspolizeibehörden (den Bürgermeisterämtern, in Städten mit staatlicher Polizei den Bezirksämtern — Polizeidirektionen — und Polizeipräsidien) einzureichen, nachdem von den Bezirksämtern — Polizeidirektionen — und Polizeipräsidien eine entsprechende öffentliche Bekanntmachung erfolgt ist.

Zur Beschleunigung des Verfahrens und zur Erleichterung der Prüfung der Anträge können größere staatliche und kommunale Verwaltungen sich ihren Beamten und Angestellten gegenüber bereit erklären, die Anträge gesammelt der zu ihrer Entgegennahme zuständigen Behörde zu übersenden unter Anschluß einer Bestätigung des Behördenleiters, daß über die Eigenschaft des Antragstellers als Frontkämpfer auf Grund der amtlichen Akten oder sonstigen amtlichen Kenntnis kein Zweifel besteht. Die Verwaltungen, die von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, haben ihre Beamten und Angestellten entsprechend zu unterrichten.

Verleihungsbehörde ist das Bezirksamt (Polizeidirektion) bezw. das Polizeipräsidium.

Maßnahmen gegen Gewohnheitstrinker

Der Heizer Karl Schifferdecker, wohnhaft in Karlsruhe, eine asoziale, dem Trunke ergebene Person, wurde am 19. Juli 1934 auf Anordnung des Landeskriminalpolizeiamts in das Landesarbeitshaus Kislau verbracht.

Ebenso wurde mit dem Zimmermann Karl Spohrer aus Karlsruhe verfahren.

Keine Filmvorführungen am Beisetzungstage

Der Gaufilmwart und Landesverbandsvorsitzende der Reichsvereinigung Deutscher Lichtspielstellen e. V. Baden, Kraft, gibt auf Anordnung des Herrn Präsidenten der Reichsfilmkammer folgende Bekanntmachung heraus:

An alle Wander-, Werbe- und Reklamevorführer!

Um die Anteilnahme an dem Tode des Herrn Reichspräsidenten zu bekunden, finden am Tage der Trauerfeier keinerlei Filmvorführungen statt.

Amtliche Bekanntmachungen

Aus dem Bereich des Ministeriums des Innern.

Ernannt:

Medizinalrat als Anstaltsoberarzt Dr. Hans Braun bei der Heil- und Pflegeanstalt Wiesloch zum Medizinalrat als Bezirksarzt in Karlsruhe unter Uebertragung der Bezirksarztstelle II daselbst; prakt. Arzt Dr. Helmut Hanke in Breisach zum Med.-Rat als Bezirksarzt in Müllheim; Gendarmerieoberwachtmeister Wilhelm Beetz in Baden-Baden zum Gendarmeriekommissär; Polizeioberwachtmeister Wilhelm Weiß in Mannheim zum Polizeikommissär in Weil a. Rh.; die Verwaltungsassistenten Rudolf Link und Karl Schröder beim Ministerium des Innern, Heinrich Schilling beim Bezirksamt in Karlsruhe, Karl Kirschner beim Bezirksamt Bruchsal und Karl Pätzke beim Bezirksamt in Freiburg zu Verwaltungssekretären.

Planmäßig angestellt:

Die Bürogehilfen Franz Gysler beim Bezirksamt Staufen, Karl Erb beim Bezirksamt Kehl, Wilhelm Funk beim Bezirksamt Lahr, Albert Wagner beim Bezirksamt Mannheim, Robert Ruthinger beim Bezirksamt Heidelberg und Lothar Kamp beim Bezirksamt Waldshut zu Verwaltungsassistenten.

Versetzt:

Regierungsrat Julius Ostertag beim Bezirksamt Ueberlingen an das Bezirksamt — Polizeidirektion — Pforzheim und Revisionsinspektor Josef Hofstetter beim Bezirksamt Wiesloch zu jenem in Mosbach.

Zuruhegesetzt auf Ansuchen unter Anerkennung des nationalen Opfersinns:

Oberpfleger Jakob Moos an der Heil- und Pflegeanstalt Emmendingen und Straßenwärter Emil Geiger an der Heil- und Pflegeanstalt Reichenau (bei Konstanz).

Kraft Gesetzes in den Ruhestand getreten:

Veterinärrat als Bezirkstierarzt Emil Görger in Weinheim.

Zuruhegesetzt:

Kriminalkommissär Eugen Lipp bei der Polizeidirektion Baden-Baden, Polizeikommissär Georg Pfungstädter und Polizeiwachtmeister Sebastian Weiler beim Bezirksamt — Polizeidirektion — Heidelberg, Kriminalassistent Karl Dietrich beim Polizeipräsidium Mannheim.

Gestorben:

Verwaltungsinspektor August Schuler beim Bezirksamt Lörrach und Oberwerkführer Johann Meyer an der Heil- und Pflegeanstalt Reichenau (bei Konstanz).

•

Personalveränderungen aus dem Bereich des Ministeriums des Kultus, des Unterrichts und der Justiz, Abteilung Justiz.

Ernannt:

Justizrat Richard Schmitt in Adelsheim zum Landgerichtsrat in Mannheim, die Justizassistenten Wilhelm Dehm beim Amtsgericht Karlsruhe, Karl Dufner beim Amtsgericht Konstanz, Julius Gräßlin beim Amtsgericht Waldshut, Georg Meder beim Amtsgericht Eberbach und Josef Schweizer beim Notariat Karlsruhe zu Justizsekretären, sowie Kanzleiassistent Friedrich Lang beim Amtsgericht Mannheim zum Kanzleisekretär.

Versetzt:

Die Justizsekretäre Karl Haag beim Notariat Bruchsal zum Notariat Mosbach und Josef Kern beim Landgericht Waldshut zum Notariat Mosbach, die Justizassistenten Felix Edelmann beim Notariat Mosbach zum Amtsgericht daselbst, Franz Hollerbach beim Amtsgericht Mosbach zum Amtsgericht Singen a. H., Philipp Klohr beim Amtsgericht Singen a. H. zum Notariat Bruchsal und Oskar Edelmann beim Amtsgericht Tauberbischofsheim zum Amtsgericht Wertheim, sowie die Gerichtsvollzieher Josef Diemand beim Amtsgericht Weinheim zum Amtsgericht Lörrach, Josef Dietrich bei Amtsgericht Ettlingen zum Amtsgericht Mannheim und Oskar Morath beim Amtsgericht Mannheim unter gleichzeitiger planmäßiger Anstellung zum Amtsgericht Weinheim.

Pressegesetzlich verantwortlich: F. Moraller, Karlsruhe.

Hervorragend bewährt

haben sich Togal-Tabletten bei

Rheuma | Grippe
Gicht | Erkältungs-
Ischias | Krankheiten
Kopf- u. Nervenschmerzen

Togal lindert nicht nur die Schmerzen, sondern beseitigt die Krankheitsstoffe auf natürlichem Wege, es löst die Harnsäure! Mehr als 6000 Ärzte-Gutachten! Absolut unschädlich! Fragen Sie Ihren Arzt. In allen Apotheken. Ein Versuch überzeugt!

Verlangen Sie kostenlose Zusendung der reichillustrierten Gratis-Broschüre „Der Kampf gegen den Schmerz" vom Togalwerk München 77

12,6 Lith. 0,46 Chin. 74,3 Acid. acet. sal.

M 1.29

Togal