

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Tagblatt. 1843-1937 1930

6.10.1930 (No. 276)

Karlsruher Tagblatt

Badische Morgenzeitung
Industrie- und Handelszeitung
Gegr. 1756 und der Wochenschrift „Die Pyramide“ Gegr. 1756

SPORTBLATT
für den politischen, den, Radwege- und Sport-Verkehr; für die Industrie- und Handelszeitung; für die Familien- und Jugendzeitung; für die Arbeiter- und Arbeiterinnenzeitung; für die Frauenzeitung; für die Jugendzeitung; für die Arbeiter- und Arbeiterinnenzeitung; für die Frauenzeitung; für die Jugendzeitung.

Verkaufspreis: monatlich 2.40 M frei Haus. In unterer Geschäftsstelle oder in unteren Agenturen abgeholt 2.10 M. Durch die Post bezogen monatlich 2.40 M. Zusätzl. Zustellgeld. Im Falle höherer Gewalt hat der Besteller keine Ansprüche bei verfallenen oder nicht erschienenen der Zeitung. Abbestellungen werden nur bis zum 15. auf den folgenden Monatsletzten angenommen. Einzelverkaufpreis: Werktags 10 A, Sonntag 15 A. Anzeigenpreise: die 10spaltige Nonpareilzeile oder deren Raum 20 A, Beflagung 1.20 A, an erster Stelle 1.50 A. Gelegenheits- und Familienanzeigen sowie Stellenangebote ermäßigter Preise. Bei Wiederholung Rabatt nach Tarif, der bei Abnahmehaltung des Abzahlungsplans, bei gerichtlichem Streit und bei Konflikten außer Kraft tritt. Verlagsort und Druckort: Karlsruhe in Baden.

Die Katastrophe des Luftschiffes R 101.

Auf der Fahrt nach Indien in Nordfrankreich explodiert. — 46 Tote. — Der englische Luftfahrtminister unter den Opfern.

Die englische Luftschiffahrt ist in der Nacht zum Sonntag von einer Katastrophe betroffen worden, wie sie gleich fürchterlich in der Geschichte der gesamten Luftfahrt kaum mehr zu verzeichnen ist. Das englische Riesluftschiff R 101, das größte Luftschiff der Welt, das am Samstagabend 7.50 in Cardington zur Indiensahrt startete, ist Sonntag früh gegen 2.30 Uhr bei Beauvais, etwa 60 Kilometer von Paris, explodiert. Von den 54 Teilnehmern der Fahrt sind 46 verbrannt, darunter der englische Luftfahrtminister Lord Thomson. Die acht Überlebenden wurden mit schweren Brandwunden nach Beauvais ins Krankenhaus gebracht. Im Augenblick der Katastrophe lag R 101 nur 100 Meter über der Erde gegen eine schwere Regenböe. Von dieser wurde das Luftschiff gegen den Erdboden geschleudert und explodierte.

Als sich die Katastrophe ereignete, versahen 12 Mann den Dienst im Luftschiff, während alle anderen schliefen. Die acht geretteten Passagiere befanden sich in der mittleren Kabine, während die übrigen in den Seitenkabinen untergebracht waren. Zwei Gerettete erklärten, daß sich während des Absturzes ein über ihnen befindliches Wasserreservoir entleerte und sie dadurch vor dem Flammeneinbruch bewahrt wurden. Der vordere Teil des Luftschiffes ist völlig zusammengedrückt, während der hintere Teil noch teilweise erhalten ist.

Wie das Unglück geschah.

Vom Sturm zu Boden gedrückt und explodiert.

Paris, 5. Okt.

Das englische Luftschiff R 101 stieg am Samstagabend in Cardington zu der schon seit längerer Zeit geplanten Fahrt nach Indien auf. Infolge des über ganz England und Nordfrankreich lagernden Nebels waren die Wetterverhältnisse wenigstens für den Beginn der Fahrt keineswegs besonders günstig. Aus diesem Grunde kam das Luftschiff auch verhältnismäßig langsam vorwärts und erreichte erst Sonntag früh gegen 2 Uhr die Stadt Beauvais, die nördlich von Paris liegt. Die Unannehmlichkeit des Nebels zwang das Luftschiff, verhältnismäßig niedrig zu fliegen. Etwa 12 Kilometer südlich von Beauvais bei der kleinen Ortsgast Alonne wurde die R 101

von einer Vertikalböe plötzlich gegen den Erdboden gedrückt. Die unmittelbare Folge war die Explosion der Brennstofftanks, worauf das Luftschiff in Flammen aufging. Der ersten Explosion folgte dann kurz darauf eine zweite. In kurzer Zeit waren die ersten Einwohner von Alonne zur Stelle, die versuchten zu retten, was noch zu retten war.

Das zerstörte Luftschiff liegt mit dem Bug in den Bäumen am Fuße eines Hügel, der dem Luftschiff vielleicht zum Verhängnis geworden ist, und mit dem Achterschiff auf der Landstraße von Alonne. Das Achterschiff ist zum Teil noch erhalten. Vom Heck flattert noch die britische Flagge. Unter den Verunglückten befinden sich auch der englische Luftfahrtminister Lord Thomson und der Leiter der englischen Zivil-Luftfahrt, Seston-Brander, die ebenso, wie die beiden Führer des Luftschiffes, Scott und Irwin, ums Leben gekommen sind.

Ueber die Gründe der Katastrophe gibt ein Bericht des mit schweren Brandwunden betroffenen Ingenieurs Leech wenigstens teilweisen Aufschluß. Leech erklärt, daß die Motoren bis zum Augenblick der Katastrophe ausgearbeitet hatten. Das Luftschiff bestand sich in einer heftigen Sturmboe, der durch möglichst niedriges Fliegen ausgewichen werden sollte. Während, mit Ausnahme der Führer und der Wachmannschaften, alles schlief, wurde die R 101 plötzlich von einer heftigen Böe erfasst und zu Boden gedrückt. Die Explosion des Luftschiffes erfolgte, wie Leech bestätigt, erst nach dem Aufschlagen auf die Erde. Nach den Angaben von Leech, der genau wußte, wo sich die einzelnen Fahrgäste während der Katastrophe befunden haben mußten, wurde die Rettungsaktion später weitergeführt. Aus dem Innern des Luftschiffes hörte man das Stöhnen und Schreien der Verbrennten, ohne ihnen Hilfe leisten zu können. Einige Passagiere konnten sich durch das Flammenmeer einen Weg ins Freie bahnen, stürzten dann aber als brennende Fackeln wenige Meter vom Luftschiff entfernt nieder. Im Zusammenhang mit der Ursache des Unglücks verdient noch bemerkt zu werden, daß einige Einwohner von Beauvais schon kurze Zeit vorher besondere Zeichen von Bord des Luftschiffes beobachtet hatten. Man hielt diese Zeichen für Signale, daß das Luftschiff landen wollte. Erst die genaue Vernehmung aller Überlebenden wird vielleicht ergeben, ob sich das Luftschiff schon vorher in Schwierigkeiten befunden hat. Drei Mann der Besatzung sind wie ein Wunder dem Tode dadurch entronnen, daß nach dem Aufschlagen des Luftschiffes auf den Erdboden der Wasserbehälter, der sich über ihrem Aufenthaltsraum befand, platzte.

Die Unglücksstelle, die von einem kleinen Waldchen auf der einen Seite und einer Böschung auf der anderen

Seite begrenzt ist, bietet ein Bild grünenhafter Verwüstung. Das Gerippe des Riesluftschiffes liegt mit dem Bug auf der Böschung, während das Heck noch in die Luft ragt. Hier und da sieht man einige Reste der Hülle, sonst nichts als verbogene Aluminiumträger, Drahtverspannungen, zerplatterte Fenstergehäusen und eingedrückte Motorgondeln. An einigen Stellen steigt noch eine leichte Rauchfahne gen Himmel und zeichnet den vielen Flugzeugen den Weg, die aus London und anderen Städten eintrafen. Die Passagiergondel liegt völlig eingedrückt unter den Trümmern. Nur Glasplitter und Mehapparate, die rings herum liegen, deuten darauf hin, daß hier einst das Herz des Schiffes gewesen ist.

Ganz England in Trauer.

„Der Stolz der britischen Luftschiffahrt vernichtet.“

London, 5. Oktober.

R 101, das größte Luftschiff der Welt, der Stolz der britischen Luftschiffahrt, liegt in einem französischen Feldgarten, eine Masse geschwärzter, verbogener Metallstücke. Von den Männern, die so frohen Mutes im Luftschiff gehern abend abfliegen, zuversichtlich, daß sie einen epochemachenden Flug nach Indien unternehmen würden, sind alle außer acht, tot!

Mit diesen Worten wurde der englischen Öffentlichkeit die Luftschiffkatastrophe mitgeteilt. Die Nachricht, welche die „Panikkatastrophe der Luft“ genannt wird, hat

Trauer in ganz England, vom König und den Kabinettsmitgliedern bis herab zum letzten Bürger

verbreitet. In seinem Telegramm an den Lordmayor spricht der König von einem nationalen Unglück. Ueber den öffentlichen Gebäuden und vielen Privathäusern wehen die Flaggen auf halbmast und in fast allen Kirchen nahmen die Geistlichen in ihren Predigten auf das furchtbare Unglück Bezug und zollen den Opfern hohe Anerkennung. Das Königs-paar vereinigte sich in der Kirche von Sandringham mit den Dorfbewohnern zu einer Sondergottesdienste für die durch das Unglück ums Leben gekommenen und ihre Hinterbliebenen. Das Luftfahrtministerium hat heute früh den Angehörigen der Verunglückten telegraphisch Mitteilung über die Katastrophe gemacht. Aus dem gesamten britischen Reich und der übrigen Welt laufen Berichte ein über die tiefe Anteilnahme an der Katastrophe, die das britische Luftfahrtwesen betroffen hat. Aus Berlin wird gemeldet, daß die Nachricht von der deutschen Öffentlichkeit mit größter Trauer aufgenommen worden ist, und hervorgehoben, daß Reichskanzler Brüning sofort ein warm gehaltenes Beileidstelegramm der deutschen Regierung an MacDonald geschickt hat, und daß auch der Vorstand der sozialdemokratischen Partei Deutschlands ein ähnliches Telegramm an die Britische Arbeiterpartei geschickt hat.

Die plötzliche Nachricht von der Katastrophe hat in England umso größeres Entsetzen erregt, als das Riesluftschiff von den Sachverständigen als „Wunderschiff“ und als „das letzte Wort im Luftschiffbau“ bezeichnet worden war, das nach den Worten eines Blattes „die britische Luftüberlegenheit ein für allemal darlegen sollte“. Jede Sorgfalt, die die Sachverständigen erdenken konnten, war bei R 101, dem erkrankten Viebling der Rüste, wie es genannt wurde, angewendet worden. Aber bereits nach dem Start schien es den Tausenden von Zuschauern, die sich versammelt hatten, um dem Luftschiff auf seiner Fahrt nach Indien Lebewohl zu sagen, daß etwas nicht in Ordnung war und es ungewöhnlich schief flog, die Spitze gekent.

Das britische Reich hat durch diese Luftschiffkatastrophe drei seiner besten Luftfahrtpioniere, Lord Thomson, Sir Seston-Brander und Major Scott, verloren. Major Scott war zweiter Direktor für Luftschiffentwicklung Abteilung „Flug“ im Flugministerium. Er hatte auch die Fahrt auf „R 100“ mitgemacht.

Die Ursache der Explosion wird viel erörtert, doch steht man

zunächst vor einem Rätsel.

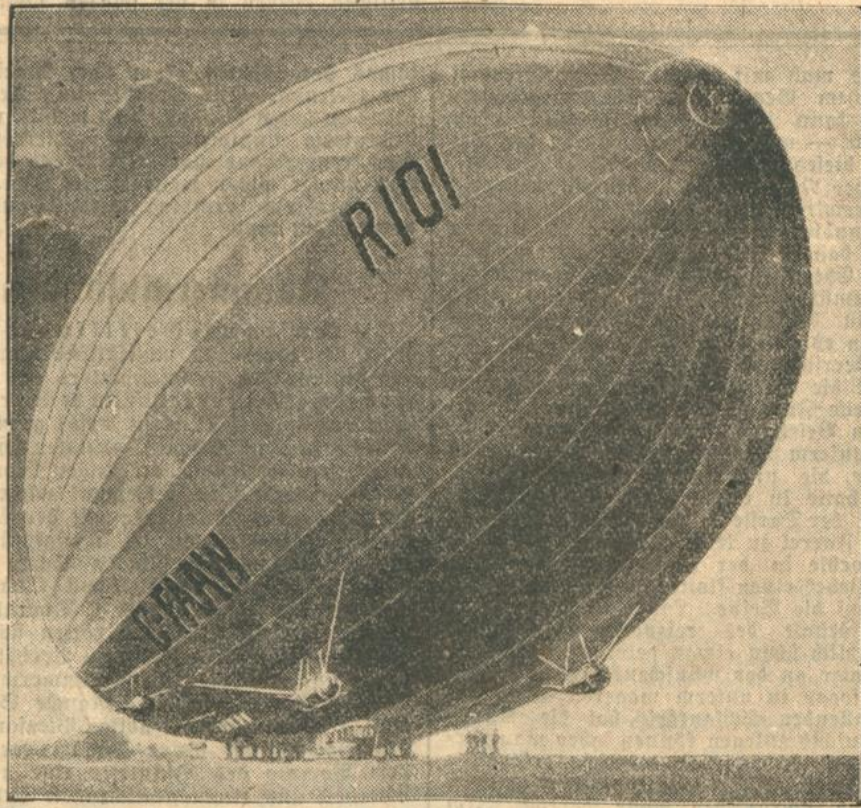
Auf dem „R 101“ befanden sich im Gegensatz zum „R 100“ und den deutschen Luftschiffen Motoren, die mit Schwefel angetrieben wurden. Dieser Versuch war unternommen worden, um die Explosionsgefahr möglichst auszuschalten, da das Luftschiff für den Verkehr mit den Tropen bestimmt war. Nach den Versuchen, die angestellt worden waren, nahmen die Konstrukteure an, daß die Explosionsgefahr so gut wie ausgeschaltet wäre. Das Luftschiff „R 101“ war erst vor acht Tagen fertig geworden, nachdem es einen Umbau erfahren hatte. Man hatte, um die Tragfähigkeit des Luftschiffes zu erhöhen, eine neue Gaszelle eingebaut und die Motoren verbessert. Zwei Motoren waren auf Rückwärtsgang eingerichtet, um dem Schiff eine bessere Manövrierfähigkeit zu geben.

Luftmarschall Salmon, der auf die Unglücksnachricht hin nach Frankreich geflogen war, besuchte die Unglücksstätte, sprach mit einigen der Verletzten und hatte einige Unterredungen mit den Vertretern der französischen Behörden. Er kehrte gegen Abend im Flug-

Das Luftschiff „R 101“.

Die auf der Fahrt nach Indien verunglückte R 101 ist von den Admilitären Luftschiffmännern in Cardington erbaut worden. Das Luftschiff wurde etwa Ende September 1929 endgültig fertiggestellt, nachdem sich vorher kleinere Bauänderungen als notwendig herausgestellt hatten.

Ursprünglich sollte die R 101 etwa 100 Passagiere tragen können. Nach während des Baues kam man von diesem Plan ab, weil man das erheblich billigere Schwefel für das andere Material eingebaut werden mußten, für das neue Luftschiff verwenden wollte, wodurch man gleich-



Im Laufe der dann folgenden zahlreichen Probe-Flüge erwies sich später doch die Notwendigkeit konstruktiver Änderungen, die im Laufe des Sommers dieses Jahres durchgeführt wurden.

Das Gasfassungsvermögen belief sich auf ungefähr 5 Millionen Kubikfuß, womit die R 101 das größte Luftschiff der Welt war. Die Tragfähigkeit des Luftschiffes betrug etwas mehr als 150 Tonnen, die Länge etwa 217 Meter. Der größte Durchmesser betrug 39,3 Meter, die Höhe einschließlich Gondel 42 Meter. Die Tanksbehälter konnten nahezu 29 Tonnen Schwefel aufnehmen.

zeitig eine größere Sicherheit gegen Feuers- und Explosionsgefahr zu erreichen hoffte. Auch in anderer Hinsicht ist dem Sicherheitsgedanken mancherlei geopfert worden. Während „Graz Zeppelein“ nach englischen Angaben Böden von höchstens 25 Stundenkilometern standhalten kann, wurde die Widerstandsfähigkeit der R 101 gegen Vertikalböen mit 72 Stundenkilometern angegeben. Für die Erbauer dürfte es besonders tragisch sein, daß das Luftschiff gerade in diesem Punkte verlagert haben sollte, vorausgesetzt, daß es wirklich einer Vertikalböe zum Opfer gefallen ist.

zeug nach England zurück. Nach seiner Ansicht wird

eine scharfe Untersuchung über die Ursache des Unglücks eingeleitet

werden müssen. Er ist jedoch zurzeit selbst nicht in der Lage, sich eine Meinung über die Ursache des Unglücks zu bilden.

Die ersten Schritte für die Ueberführung der Leichen nach England sind bereits eingeleitet worden.

Die letzte Nachricht

des R 101 von 1.50 Uhr, die im Hinblick auf das bald darauf eingetretene Unglück von erschütternder Tragik ist, lautete:

„Zurzeit befinden sich die Passagiere nach einem ausgezeichneten Mahl und nachdem sie ihre Zigaretten geraucht haben, im Begriff, schlafen zu gehen.“

Augenzeugen berichten.

Beauvais, 5. Okt.

Ein französischer Offizier, der die Bergungsarbeiten mit leitete, schildert den furchtbaren Augenblick der Katastrophe folgendermaßen: Es sei kurz vor 2 Uhr nachts gewesen, als er plötzlich von lautem Motorengeräusch geweckt worden sei.

Andere Bewohner von Monne und Beauvais wollen gesehen haben, wie das Schiff mehrere Male im Kreise herumfuhr, um anschließend nach einem geeigneten Landplatz Ausschau zu halten.

Der unter den Geretteten befindliche Funker des Luftschiffes berichtet über das Unglück: Nach Ueberfliegen von Beauvais befanden wir uns in 4-500 Meter Höhe, als wir in ein Luftloch gerieten.

Eine Krankenschwester, die sich unter dem Sanitätsmannschaften befand, die aus Beauvais zur Abwurfstelle des „R. 101“ komman-

diert wurde, berichtet u. a., daß sie die Explosion im ersten Augenblick für einen gewaltigen Donnerschlag gehalten habe.

Frontsoldatenappell in Koblenz

Der Abschluß des Stahlhelmtags am Rhein.

(Von unserem Sonderberichterstatter.)

Lp. Der Rhein von Bingen bis Andernach stand in diesen Tagen im Zeichen des Stahlhelmaufmarsches, der — man zählte über 140 000 Mann — noch nie in so großen Ausmaßen stattgefunden hat, wie diesmal.

Eine große Anzahl prominenter Persönlichkeiten und Gäste war in Koblenz untergebracht; wie schon mitgeteilt, sah man bei den offiziellen Anlässen den ehemaligen deutschen Kronprinzen, der dem großen Zapfenstreich am Samstagabend beizuwohnte.

In den verschiedenen Neben der Bundesführer kam der einmütige Grundsat und Wille des Stahlhelms zum Ausdruck, das Beispiel des deutschen Frontsoldaten dem deutschen Volke im Geiste lebendig zu erhalten.

Der Sonntag bildete den eigentlichen Sammelplatz des Reichsfrontsoldatentages. Schon in aller Frühe trafen die Stahlhelmsoldaten zu Schiff, in Kraftwagen und per Eisenbahn aus den Quartieren ein.

gelegten, während die Fecken der Hülle und Teile der Maschinerie sich in den Bäumen des benachbarten Waldes gehalten hätten.

Brünings Besprechungen mit Parteivertretern.

WTB Berlin, 5. Okt.

Nach verschiedenen Besprechungen mit dem Vorsitzenden der Zentrumsparlei, Prälat Kaas, hat heute im Rahmen der mit den Vertretern der Fraktionen gepflogenen Besprechungen auch eine Besprechung des Reichskanzlers mit dem stellv. Vorsitzenden der Zentrums-Fraktion, Esser und Vertikus, stattgefunden.

Außerdem empfing der Reichskanzler in den Abendstunden alle Vertreter der Nationalsozialistischen Arbeiterpartei der Vorstehenden Fritzler, sowie die Reichstagsabg. Minister Fried und Gring.

In villen Kürzen.

„Graf Zeppelin“ führte am Sonntag eine Landungsfahrt nach Leipzig und Götting durch, die glatt verlief.

Das Junkers-Großflugzeug D 2000 wurde bei seiner Ankunft in Belgrad von der Bevölkerung begeistert begrüßt. Bei den Kundstößen begann ein regelrechter Kampf um den Zutritt, da die Menge die Polizei- und Militärposten fast durchbrochen hatte.

Wie aus Teheran gemeldet wird, sind durch ein in Nordpersien in der Nähe des erloschenen Vulkans Manaas stattgefundenes Erdbeben 6 Dörfer vollkommen zerstört worden.

In Habanna wurde ein Anarchist verhaftet, der einen Anschlag auf den Präsidenten Machado von Cuba geplant hatte.

Der Landesverband Baden-Württemberg hat am Sonntagabend eine feierliche Sitzung im Hotel „Königshaus“ abgehalten.

Die Museums-Gesellschaft Karlsruhe hatte für ihre erste musikalische Veranstaltung des beginnenden Konzertwinters das Zürcher Streichquartett (Willem de Boer, Hermann Schroer, Paul Esfel, Fritz Reih) gewinnen können.

Neues Lustspiel im Konzerthaus.

Der Verfasser der gestern gegebenen Lustspielneubelt ist derselbe Engländer, der im vorigen Jahr in fast allen Theaterstädten, so auch in Karlsruhe, die erfolgreichste Frage gestellt hatte, ob sich Konstanz richtig verhalten habe.

Der Leitgedanke, wie ein Ehemann, durch die Ueberlebe seiner Frau verwöhnt, sich eine Freundin zulegt, und wie die von ihrem Vater äußerst klug beratene Ehefrau den Gatten zurückgewinnt, ist sehr reizvoll u. lustig.

lichteit, wie man mit Laune, Geist, Offenheit und reinlichem Gemüt das Allerweltschmerzproblem lösen kann. Wenn man die Sache ernst nehmen will, — und das kann man in der Tat —, so gibt dieses Lustspiel ein artiges Beispiel, das gefälliger Nachabmung in den interessierten Kreisen hiermit bestens und ergebenst empfohlen sei.

Die schnelle Folge der beiden Lustspiele mit der gleichen Besetzung und dem gleichen Spielplan an unserm Theater brachte naturgemäß eine Klippe, die nicht völlig umschifft wurde. Darunter hatte in erster Linie die männliche Hauptfigur, der Darsteller des seitenspringenden Doktors D'Farrel zu leiden.

famos herausstellte, kam noch Marie Genter zur Geltung. Für Wehner und Seifing war nichts zu holen diesmal.

Kammermusikabend.

Die Museums-Gesellschaft Karlsruhe hatte für ihre erste musikalische Veranstaltung des beginnenden Konzertwinters das Zürcher Streichquartett (Willem de Boer, Hermann Schroer, Paul Esfel, Fritz Reih) gewinnen können.

Kunst und Wissenschaft.

Kant-Gesellschaft, Ortsgruppe Karlsruhe. Bei der Jahresversammlung der Karlsruher Ortsgruppe der Kant-Gesellschaft erhaltete der Vorsitzende, Prof. Ungerer, den Bericht über das abgelaufene Arbeitsjahr, in welchem 8 öffent-

richtet habe, habe man sich in der Blut wüthende Menschenleiber gesehen. Der Anblick sei furchterlich und unbeschreiblich gewesen.

Dr. Eckener über die Katastrophe.

WTB Leipzig, 6. Okt.

Bei einem Empfange, den die städtischen Ratsverordneten zu Ehren Dr. Eckeners am Sonntagabend im Rathause veranstalteten, äußerte sich Dr. Eckener u. a. auch über die englische Luftschiffkatastrophe.

Brünings Besprechungen mit Parteivertretern.

WTB Berlin, 5. Okt.

Nach verschiedenen Besprechungen mit dem Vorsitzenden der Zentrumsparlei, Prälat Kaas, hat heute im Rahmen der mit den Vertretern der Fraktionen gepflogenen Besprechungen auch eine Besprechung des Reichskanzlers mit dem stellv. Vorsitzenden der Zentrums-Fraktion, Esser und Vertikus, stattgefunden.

Außerdem empfing der Reichskanzler in den Abendstunden alle Vertreter der Nationalsozialistischen Arbeiterpartei der Vorstehenden Fritzler, sowie die Reichstagsabg. Minister Fried und Gring.

In villen Kürzen.

„Graf Zeppelin“ führte am Sonntag eine Landungsfahrt nach Leipzig und Götting durch, die glatt verlief.

Das Junkers-Großflugzeug D 2000 wurde bei seiner Ankunft in Belgrad von der Bevölkerung begeistert begrüßt. Bei den Kundstößen begann ein regelrechter Kampf um den Zutritt, da die Menge die Polizei- und Militärposten fast durchbrochen hatte.

Wie aus Teheran gemeldet wird, sind durch ein in Nordpersien in der Nähe des erloschenen Vulkans Manaas stattgefundenes Erdbeben 6 Dörfer vollkommen zerstört worden.

In Habanna wurde ein Anarchist verhaftet, der einen Anschlag auf den Präsidenten Machado von Cuba geplant hatte.

Der Landesverband Baden-Württemberg hat am Sonntagabend eine feierliche Sitzung im Hotel „Königshaus“ abgehalten.

Panflavin-PASTILLEN (Acridinlinderivat) Zum Schutz gegen Grippe Erkältungskrankheiten, Mandel- u. Halsentzündungen

liche Vorträge und 4 wissenschaftliche Abende stattgefunden haben. Der Vorsitzende sprach den Rednern der wissenschaftlichen Abende, ferner der Technischen Hochschule und der Direktion der Goethe-Hochschule für Ueberlassung von Hörsälen sowie seinen Mitarbeitern im Vorstand den Dank der Ortsgruppe aus.

„Karlsruher Vortragsgemeinschaft“ und über die Neugründung einer „Arbeitsgemeinschaft für Einführung in Philosophie“, welche der Ortsgruppe der Kant-Gesellschaft dadurch angeschlossen ist, daß die Mitglieder der Ortsgruppe auch Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft sind, und ihr Vorsitzender für das erste Arbeitsjahr die gemeinsamen Sitzungen leitete.

Erinnerungen von Lujo Brentano, dem Mitmeister der deutschen Nationalökonomie, erschienen zurzeit in Belhagen u. Klaffins Monatsheften. Das sechste herausgekommene Heft bringt Aufzeichnungen aus der Zeit seiner Leipziger Professur.

