

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Durlacher Tagblatt. 1920-1964 1937

104 (7.5.1937)

Durlacher Tagesblatt

Durlacher Wochenblatt gegr. 1829 / Heimatblatt für die Stadt und den früheren Amtsbezirk Durlach

Pfinztäler Bote

für Grözingen, Berghausen, Söllingen, Wöschbach und Kleinsteinbach

Anzeigenberechnung: Die 6 gespaltene Millimeterzeile (46 Millimeter breit) 6 Pfennig, Millimeterzeile im Textteil 18 Pfennig. 3. Jt. ist Preisliste Nr. 4 gültig. Schluß der Anzeigenannahme tags zuvor, nachmittags 17 Uhr, für kleine Anzeigen am Erscheinungstag 8 Uhr vormittags. Für Nachwünsche und Tag der Aufnahme kann keine Gewähr übernommen werden.

Erscheint täglich nachmittags, Sonn- und Feiertag ausgenommen. Bezugspreis: Durch unsere Boten frei ins Haus im Stadtgebiet monatlich 1,50 Mark, durch die Post bezogen 1,88 Mark. Einzelnummer 10 Pfennig.
Im Falle höherer Gewalt hat der Bezahler keine Ansprüche bei verspätetem oder Nichterscheinen der Zeitung.

Nr. 104

Freitag, 7. Mai 1937

108. Jahrgang

L. Z. „Hindenburg“ zerstört

Explosion bei der Landung in Lakehurst — Erste Namensliste der Geretteten — Bisher 64 Ueberlebende
Eine deutsche Untersuchungskommission fährt nach Lakehurst — Das gesamte Ausland nimmt herzlichen Anteil an dem Schicksalsschlag

DNB New York, 7. Mai. Nach Meldungen aus Lakehurst ist das Luftschiff „Hindenburg“, als es am Donnerstagabend im Begriff stand, in Lakehurst bei leichtem Regen zu landen, durch eine Explosion völlig zerstört worden. Das Schiff stürzte sofort zu Boden. An Bord befanden sich 39 Fahrgäste und eine 61 Mann starke Besatzung.

Zu der Katastrophe des Luftschiffes „Hindenburg“ wird bekannt, daß das Luftschiff anscheinend außerordentlich schlechte Landebedingungen hatte. Es kreuzte länger als eine Stunde über dem Lufthafen Lakehurst, bis sich das Wetter etwas aufhellte. Als sich das Luftschiff langsam gegen den Landungsmast senkte, erfolgte eine Explosion, und am Heck schlug eine große Flamme heraus. Nach wenigen Minuten war das ganze Schiff nur noch ein verbogenes, gebrochenes Stahlträgergerüst. Das Kommando des Schiffes hatte Kapitän Max Pruf. Kapitän Lehmann befand sich an Bord, um das Schiffskommando zu beraten. Ueber die Verluste an Menschenleben liegen noch keine endgültigen Mitteilungen vor.

Mit tiefer Erschütterung wird das deutsche Volk und mit ihm die ganze Welt die Nachricht von der Zerstörung des stolzen Luftschiffes „Hindenburg“ vernehmen. Die deutsche Luftschiffahrt, die bisher so unergiebliche und einzigartige Erfolge in der Erschließung des Luftraumes über dem Süd- und Nordatlantik erreicht hatte, ist nun leider auch nicht von einem Unglück verschont geblieben, einem Unglück, von dem die Luftschiffahrt der anderen Länder in den letzten Jahrzehnten verschiedentlich betroffen worden ist. Jahrelang ist ohne die geringsten Anfälle die Verbindung nach Südamerika durchgeführt worden. Das Luftschiff „Hindenburg“, das im März vergangenen Jahres zusammen mit dem „Graf Zeppelin“ aus Anlaß des Wahlkampfes über alle Gauen Deutschlands flog, hat dann mit pünktlicher Zuverlässigkeit zehnmal den Ozean überquert und so zum ersten Mal den Luftraum über dem Nordatlantik einem regelmäßigen Passagierverkehr erschlossen. Auch nach dieser Katastrophe wird der Wagemut deutscher Luftfahrtpioniere nicht nachlassen. Genau so, wie nach dem Unglück von Catterdingen vor dem Kriege das ganze deutsche Volk sich hinter das Werk des Grafen Zeppelin stellte, so wird auch jetzt dieses Erbe nicht verloren gehen. Nur starke in sich geschlossene und junge Völker können auch aus schweren Schicksalsschlägen die Kraft schöpfen, von vorn zu beginnen und unbeirrt auf dem gleichen Wege weiterzuschreiten. Schon geht in den Werkhallen in Friedrichshafen ein neues Luftschiff seiner Vollenbung entgegen, und schon ist die Zeit nicht mehr fern, wo es anstelle des „Hindenburg“ als Botschafter von Kontinent zu Kontinent wieder die deutsche Flagge über die Ozeane tragen soll.

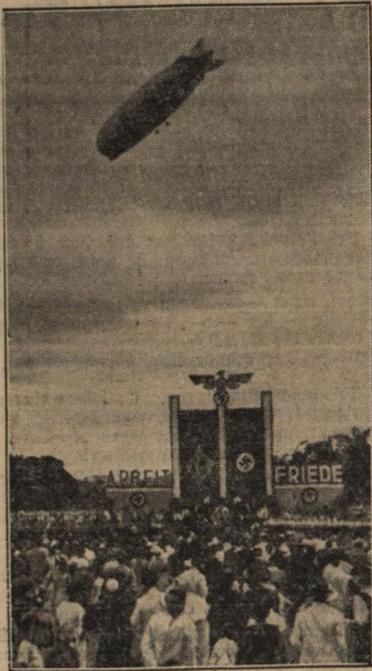
Abtuz aus 20 Meter Höhe.

DNB Lakehurst, 7. Mai. (Vom Sonderberichterstatter des DNB.) Das Luftschiff „Hindenburg“ hatte nach dem einständi-

gen Kreuzen 5 Minuten vor der Landung aus dem Hinterschiff Wasserballast abgelassen. Es waren auch bereits zwei Halteseile auf dem Vorschiff herabgeworfen worden, als plötzlich, anscheinend an der Steuerbordseite des Luftschiffes, eine Stichflamme herausstach. Sie hüllte innerhalb weniger Sekunden den ganzen Schiffsrumpf in Flammen, und das Schiff stürzte aus etwa 20 Meter Höhe brennend ab.

Erster Augenzeugenbericht aus Lakehurst.

DNB Lakehurst, 7. Mai. (Vom Sonderberichterstatter des DNB.) Wie verlautet, sind bisher insgesamt 12 Personen, die anscheinend nicht tödlich verletzt waren, von den Rettungsmannschaften zum Hospital gebracht worden. Die amerikanische Landungsmannschaft war 43 Mann stark; von ihr ist wie durch ein Wunder niemand zu Schaden gekommen.



„Hindenburg“ — wie ihn viele sahen

(Scherl Bilderdienst — M.)

Deutsche Untersuchungskommission fährt nach Lakehurst.

DNB Berlin, 7. Mai. Zur Untersuchung der Ursache der Katastrophe des Luftschiffes „Hindenburg“ wird sich eine aus Vertretern der Zeppelinbau-Gesellschaft und der Reederei, der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt und des Reichsluftfahrtministeriums bestehende Kommission mit der heute Bremerhaven verlassenden „Europa“ nach New York begeben.

Bisher 64 Ueberlebende.

An Bord des Luftschiffes „Hindenburg“ befanden sich 36 Fahrgäste und 60 Mann Besatzung. Die Zahl der Besatzungsmitglieder war auf dieser Fahrt zu Ausbildungszwecken besonders stark.

Bisher wurden 44 Besatzungsmitglieder und 20 Passagiere gerettet.

Erste Namensliste von Geretteten.

Unter den Geretteten befinden sich folgende Fahrgäste des Luftschiffes „Hindenburg“: Stöckle, Ehepaar Adelt, Hintelberg, Heidenstamm, Witt, Mangone, Clemens, Späh, Leuchtenberg, Frau und drei Kinder Doehner, Frau Kleemann.

Unter den geretteten Besatzungsmitgliedern befinden sich: Lehmann, Pruf, Heinrich Bauer, Ziegler, Wittenmann, Samt, Jabel, Herzog, Kurt Bauer, Speck, Dowel, Schweighart, Schönherr, Leuz, Kubis, Realfen, Leiprecht, Deutshle, Beutels, Sauter, Schänble, Zettel, Dörfling, Steeb, Deeg, Boetius, Stöckler, Werner, Franz, Balla, Henneberg, Dr. Rüdiger, Raver Maier, Nannenmacher, Rau, Fischer, Klein und Kollmer.

Die Kapitäne Lehmann und Pruf befinden sich mit schweren Brandwunden im Hospital von Latewood.

Die Passagierliste des Luftschiffes „Hindenburg“.

DNB Frankfurt a. M., 7. Mai. Nach der Passagierliste haben sich folgende Personen an Bord des Luftschiffes „Hindenburg“ befunden: Es ist jedoch noch nicht geklärt, welche von diesen Personen etwa gerettet worden sind: Adelt, Leonhard, Adelt, Gertrud; Anders, Rudolf; Belin, Peter; Brint, Birger; Clemens, Karl Otto; Doehner, Hermann Doehner, Mathilde; Doehner, Irene; Doehner, Walter; Doehner, Werner; Dolan, Burks; Douglas, Edward; Erdmann, Fritz; Ernst, Otto; Ernst, Elze; Feibusch, Moritz; Grant, George; von Heidenstam, Rolf; Hintelberg, Klaus; Hirschfeld, George; Kleemann, Frau; Klöcher, Erich; Leuchtenberg, W. G.; O'Laughlin, Herbert James; Mangone, Philipp; Mather, Marguerit; Morris, Nelson; Osburn, Clifford; Pannes, Jones; Pannes, Emma; Reichold, Otto; Späh, Josef; Stöckle, Emil; Vinhoit, Hans; Witt, Hans Hugo.

Präsident Roosevelt zur Katastrophe des „Hindenburg“.
Beileid an den Führer.

DNB New York, 7. Mai. Präsident Roosevelt sandte von seiner Urlaubsreise an den Führer und Reichkanzler folgende Beileidskundgebung:

„Ich habe von dem Unglück des Luftschiffes „Hindenburg“ gehört und drücke Ihnen und dem deutschen Volke mein tiefstes Beileid für den tragischen Verlust an Menschenleben aus, der durch dieses unerwartete und unglückselige Ereignis hervorgerufen wurde.“

In einer weiteren für die amerikanische Öffentlichkeit bestimmten Botschaft erklärt Roosevelt, er sei erschüttert über die Tragödie des „Hindenburg“ und drücke den Familien der Fahrgäste, Offiziere und Mannschaften, die ihr Leben verloren haben, sein tiefstes Beileid aus.

Vor 29 Jahren — — dasselbe Schicksal

Mit dem ganzen Land Baden als der Heimat des Luftschiffes „Hindenburg“ trauert nicht nur Deutschland, sondern die ganze Welt um den Verlust dieses stolzeften Luftriesen, der je die Länder und Meere kreuzte. An diesem demütigen 7. Mai 1937, der in der deutschen Geschichte und in der Geschichte der Luftfahrt unvergessen bleiben wird, geht unser Erinnern zurück an jenen demütigen 5. August des Jahres 1908, an welchem im Beisein des Grafen Zeppelin sein Werk, das zu einem 24stündigen Dauerflug aufgestiegen war, in Flammen aufging. Damals hatte die Reichsregierung dem Grafen als Preis für das Gelingen der Fahrt eine halbe Million Mark versprochen. Von überall her waren schon am 4. August die Nachrichten gekommen, daß die Fahrt von Friedrichshafen über Basel, Straßburg, das Rheintal entlang glänzend verlaufen sei. Manche wollten damals zwar an dem Gelingen des Unternehmens zweifeln, als die Nachrichten eine Zeitlang ausblieben und dann berichtet wurde, daß er abends in der Nähe von Mainz auf dem Rhein habe landen müssen. Aber der mutige und fühne Erfinder überwand alle Hindernisse, stieg nachts um 11 Uhr wieder auf, überflog sein ihm gestecktes Ziel Mainz, trotz der Nacht überall mit Jubel begrüßt, und wandte sich wieder der sicheren Heimat Friedrichshafen zu. Diesmal aber nahm er den nächsten Weg über Heilbronn, Stuttgart und ehe jemand daran gedacht hätte, tauchte das Luftschiff morgens im Frühsonnenschein „wie eine Braut im Festgewande“ über den Stuttgarter Höhen auf. Auf den Ruf „Der Zeppelin, der Zeppelin“ eilte alt und jung ins Freie, um den Luftballon, dieses langbesprochene Wunderwerk, das der Geist eines großen Mannes erschaffen, zu sehen und zu bewundern. Unbeschreiblich war damals der Eindruck, den der erste Anblick des sonnenbestrahlten, langgestreckten, glänzenden Luftschiffes auf die Zuschauer machte, mischte sich doch in das Gefühl des Staunens über das endliche Gelingen des großen Werkes der nationale Stolz jedes Einzelnen, daß es gerade ein Deutscher sei, der das große Werk, die Bezwingung des Luftmeeres, zu Ende geführt habe. Eine ganze Stunde lang kreuzte das Luftschiff über den Stuttgarter Höhen, bis es sich einen günstigen Platz zum Landen ausgesucht hatte. So ging es wegen eines Motordefektes auf dem weiten Weidenplan von Echterdingen nieder. Es war dies damals ein historischer Augenblick: Die erste Landung des Grafen Zeppelin mit seinem Luftschiff auf festem Boden. Wer beschreibe den Jubel, mit dem der große Führer von den Tausenden begrüßt wurde, die herbeigeeilt waren, um Zeppelin und sein Werk zu sehen. Glückselig begab er sich in das alte Gasthaus „zum Hirsch“ nach Echterdingen, um auszuruhen. Auch dort wurde er

von ungeheurer Jubel begrüßt. Auf eine an ihn gerichtete Ansprache erwiderte er, es erfülle ihn mit Stolz, durch die diesmalige Fahrt bewiesen zu haben, daß er imstande sei, überall zu landen. Das, was er mit der Fahrt habe erreichen wollen, habe er bereits erreicht. Er hoffe und sei sicher, daß diese Hoffnung nicht trüge, daß bald die Zeit kommen werde, wo das Luftschiff ein allgemeines Verkehrsmittel geworden sei. Seine weiteren Worte gingen unter dem begeisterten Gesang des Liedes „Deutschland, Deutschland über alles“ unter. Draußen auf dem weiten Weidenplan war unterdessen das Luftschiff verankert worden. Von Stuttgart herbeigeeilte Soldaten bewachten es und so glaubte sowohl Graf Zeppelin als auch die gewaltige Volksmenge, daß das kostbare Kleinod wohl geborgen ist. Kurz nach 3 Uhr nachmittags aber nahte plötzlich das Verhängnis in Gestalt eines Gewittersturmes, der ganz plötzlich von Westen herbrachte. Das Luftschiff wurde von der Verankerung losgerissen, die Soldaten konnten es nicht mehr halten und mußten ihn auf Kommando loslassen. Führerlos trieb er in den Lüften davon. Etwa 500 Meter von der Landungsstelle neigte sich das eine Ende nach unten, weiße Wolken drangen aus der Spitze des Luftschiffes hervor. Plötzlich flammte eine Feuerzunge auf, ein ohrenbetäubender Knall ertönte und eine Rauchwolke verbergte den Zuschauer den Rest des Zerstückungswerkes, das in wenigen Minuten vor sich ging. Der Unter des völlig ausgebrannten Luftschiffes verding sich in einem Apfelbaum und der Rest des stolzen Fahrzeuges blieb als weissenes Gerippe auf einem Acker liegen. Den Grafen erreichte die Kunde im „Hirsch“ in Echterdingen. Er begab sich damals gefast zur Unglücksstätte. Daß aber sein großer Geist durch den unerwarteten schweren Schicksalsschlag nicht niedergebogen wurde, davon zeugen die Worte, die er dort gesprochen: „Es ist noch nichts verloren!“ Am gleichen Tag schon wurde der Grund gelegt zur Sammlung einer Nationalspende für den Grafen, aus welcher ihm 6 Millionen Mark zur Fortführung seines Werkes zur Verfügung gestellt werden konnten. Abermals in diesen Stunden, in welchen uns die Nachricht von der Vernichtung des Luftschiffes „Hindenburg“ erreicht und jeder einzelne Volksgenosse auch in Durlach und seiner Umgebung, der ihn oft bewunderte, herzlichen Anteil nimmt an diesem Schicksal, der ein ganzes Volk betroffen hat, rufen uns die Worte, die der steinerne Zeuge von dem Unglück bei Echterdingen künden, zu neuem Schaffen in der Arbeit der Bezwingung des Luftmeeres: Wie durch finst'eres Gewölbe der Klar steigt zum goldenen Lichte, So durch Trübsal und Not kämpft der Held sich zum Sieg.

Meldungen für schnelle Leser

London. Der Nichternährungsaußschuß hielt am Mittwoch eine weitere Sitzung ab, in der Lord Plymouth scharf gegen die „äußerst irreführenden und unrichtigen“ Informationen Stellung nahm, die einzelne Blätter über die Dienstag-Sitzung veröffentlicht haben.

London. Den Mittwochabendblättern zufolge werden drei britische Kriegsschiffe nach Barcelona entandt, um für die Sicherheit der dortigen britischen Staatsangehörigen zu sorgen.

London. Am Mittwoch begann der Abtransport von 4350 Frauen und Kindern aus Bilbao.

Verkehrsteilnehmer mit neuen Maßnahmen gegen solche Kraftfahrzeugfahrer vorgehen, die durch ihr Verhalten in besonders leichtsinniger Weise den Verkehr gefährdet haben. Derartigen Kraftfahrern wird in Zukunft, falls nicht der Führerschein entzogen werden sollte, durch Polizeiverfügung aufgegeben, binnen einer kurz bemessenen Frist die Motore der von ihnen geführten Kraftfahrzeuge auf eigene Kosten auf diejenige Geschwindigkeit droffeln zu lassen, die von den Fabriken für die erste Einfahrt vorgeschrieben ist.

Zum Zwecke der Kontrolle haben Kraftfahrzeugführer, die durch ihr Verhalten Anlaß zur Durchführung dieser Maßnahme gegeben haben, ihre Fahrzeuge nach erfolgter Drofflung persönlich einmal wöchentlich der Polizei vorzuführen. Für jede Vorführung bezw. Nachprüfung wird eine Verwaltungsgebühr von 3 RM. erhoben.

Die Anordnung der Drofflung wird in den Führerscheinen eingetragen.

Was geht in Barcelona vor? — Die Stadt in der Gewalt der Anarchisten? — Alarmierende Meldungen.

DNB. London, 7. Mai. Nach einer Neumeldung aus Perpignan haben die Anarchisten im Laufe des Donnerstags nachmittags wieder die Macht in Barcelona an sich gerissen. Sie haben den Bolschewisten ein „Ultimatum“ gestellt, daß sie innerhalb von 24 Stunden ihre „Stoßtruppen“ aufzulösen hätten, widrigenfalls die Anarchisten alle ihre Machtmittel einsetzen würden.

Der Korrespondent des „Daily Telegraph“ bestätigt die Neumeldung und berichtet darüber hinaus bereits, daß die Anarchisten die bolschewistischen Machthaber gestürzt hätten. Der „Verteidigungskommisär“ Masfios soll ermordet worden sein. Die Anarchisten beherrschen Barcelona und eine Reihe weiterer katalanischer Städte.

400 Tote, über 1000 Verwundete bei den blutigen Unruhen in Barcelona.

DNB. Paris, 6. Mai. In einem Funkspruch der bolschewistischen Machthaber von Barcelona wurde zugegeben, daß die blutigen Unruhen der beiden letzten Tage über 400 Tote und über 1000 Verwundete gefordert haben. Der Hinweis auf diese Zahlen, so wurde weiter erklärt, müßte genügen, um die Bevölkerung wieder zur „Ordnung und zur Ruhe“ zu bekehren.

Zusammenrottung der Anarchisten in Barcelona befohlen. Parole: „Schießt auch auf das rote Kreuz“.

DNB. San Sebastian, 6. Mai. Am Donnerstag nachmittags hat die Leitung der anarchischen Jugendverbände über ihren eigenen Sender in Barcelona u. a. folgendes bekannt gegeben: „Wir haben die Telefonzentrale durch Verrat verloren; dies stellt eine Gefahr für unsere Sache dar. Es ist notwendig, daß niemand von Euch seinen Platz in diesem Kampfe verläßt. Von jetzt ab werdet Ihr sämtliche Befehle durch diese Radiostation empfangen.“ Als Nachsatz brachte der Sender folgendes: „Wir haben festgestellt, daß mehrere Automobile mit dem Abzeichen des roten Kreuzes nicht zu diesem gehören. Da es möglich ist, daß dahinter Verrat steckt, teilen wir allen mit, daß wir solche Wagen als Fahrzeuge des Feindes betrachten.“ Eine halbe Stunde später richtete der gleiche Sender einen neuen Aufruf an die Anarchisten von Barcelona, in dem es u. a. hieß: „Ihr habt Euch sofort in Euren Komitees in den verschiedenen Stadtvierteln zu konzentrieren, ohne dabei einen einzigen Posten aufzugeben.“

Bolschewistischer Flugzeugüberfall auf die offene Stadt Balladoid. — Zahlreiche Frauen und Kinder getötet.

DNB. San Sebastian, 6. Mai. Aus Salamanca wird gemeldet, daß drei bolschewistische Flugzeuge einen Angriff auf die offene Stadt Balladoid unternommen und sie bombardiert haben. Zahlreiche Bombenwürfe töteten eine große Anzahl von Zivilpersonen und verursachten bedeutenden Sachschaden. Die Bolschewisten hatten das unsichere Wetter ausgenutzt, um das offene, mehrere hundert Kilometer von der Front entfernte Balladoid anzugreifen. Besonders viele Frauen und Kinder fielen diesem Überfall zum Opfer. Bisher wurden 65 Tote und 115 Verwundete festgestellt.

Das amerikanische Hilfswerk auf dem Flugplatz Calehursi.

DNB. New-York, 7. Mai. Laut Angaben von Augenzeugen erfolgte das Anflug des Luftschiffes „Hindenburg“ um 19.20 Uhr New-Yorker Zeit. Die Polizei von New-York sandte sofort Rundfunkalarne über den ganzen Staat, um Ärzte, Krankenwagen und Kranenfahrern herbeizurufen. Auch die Luftfahrtgesellschaft „American Air Lines“ sandte von Newark aus ein Flugzeug mit Ärzten und Verbandsmaterial. Die Rettungsarbeiten unterstehen einer Kompanie Soldaten aus Philadelphia, die als Reserve für die Landungsmannschaft bereit stand.

Befürzung in New-York. — Mutige Rettungsversuche amerikanischer Soldaten.

DNB. New-York, 7. Mai. Ein amerikanischer Fahrgast namens Herbert James O'Laughlin aus Chicago sprang noch im letzten Augenblick aus dem Fenster und kam so mit dem Leben davon. Ebenso haben sich zwei Stewards und ein Kabinenjunge durch Sprung aus dem Gondelfenster retten können. Die Landemannschaft, die jeden Augenblick das Auswerfen der Seele erwartete, stob, als die Stichflamme aus dem Schiffsleib herausgeschlug und der Mannschafsführer „Rettet Euch!“ schrie, entsetzt nach allen Richtungen auseinander. Eine Abteilung Soldaten aus Philadelphia, die als Reservemannschaft für die Landung bereitstand, machte sich in schieferhafter Eile an die Rettungsarbeiten. Mit bewundernswürdigem Mut stürzten sich die Soldaten, ehe noch die Flammen gelöscht waren, in den brennenden und rauchenden Trümmerhaufen, um zu retten, was noch zu retten war.

Das Unglück hat in Calehursi und in ganz Amerika große Anteilnahme ausgelöst. Der Handelsminister Koper, der in Washington von dem Unglück benachrichtigt wurde, erklärte: „Ich bin von diesem furchtbaren Unglück tief betroffen.“

Die New-Yorker Bevölkerung hat die Nachricht vom Absturz des Schiffes mit größter Befürzung und größter Anteilnahme aufgenommen. Überall in den Straßen stehen Gruppen von Menschen, die das furchtbare Unglück erörtern und als

unfassbar bezeichnen. Die Zeitungen kommen laufend mit Sonderausgaben heraus, die den Händlern förmlich aus der Hand gerissen werden. In allen Berichten wird durchweg auf die staunenswerte Pünktlichkeit und die Sicherheit hingewiesen, mit der das Luftschiff sowohl über den Südpol wie über den Nordatlantik seit Jahr und Tag seinen Dienst versah.

Amerikas Anteilnahme.

DNB. New-York, 7. Mai. Präsident Roosevelt und Staatssekretär ließen sich laufend über alle Einzelheiten der Katastrophe laufend unterrichten. Handelsminister Koper hat den stellvertretenden Direktor des Handelsluftfahrtbüros, Schröder, unverzüglich von Washington nach Calehursi entsandt und im übrigen versichert, daß er alles in seinen Kräften Stehende tun werde, um, wo immer es möglich ist, zu helfen.

In den Rundfunksendungen tritt das vorgezeichnete Unterhaltungsprogramm fast restlos hinter den Meldungen über die Katastrophe zurück.

Neue wirksame Maßnahme der Kölner Polizei im Straßenverkehr. — Motorendrofflung bei leichtsinnigem Verhalten der Fahrer.

DNB. Köln, 6. Mai. Der Polizeipräsident von Köln wird auf Anordnung des Reichsführers SS und Chefs der deutschen Polizei im Interesse der Verkehrssicherheit und zum Schutze der

Tapeten,

die von **Scheuble** sind,
Erfreuen Mann und Frau und Kind!

SCHEUBLE MALERMEISTER
Welingartenstr. 1 (Hof)

Die Macht des Schicksals

Roman von Gert Rothberg.

23. Fortsetzung Nachdruck verboten

Sebaldus Helmsrodte zerglüdelte sich das Hirn, aber er fand nicht, nichts.

Eine Hoffnung war noch da!

Der Prinz zog sich nicht zurück. Er beehrte ihn, Sebaldus, noch immer mit einer Freundschaft, die man geradezu Freundschaft nennen konnte.

Das war wenigstens noch etwas, worauf man stolz sein konnte. Und die lieben Bekannten hatten vorläufig noch keinen Grund, schadenfroh zu tuscheln. Letzteres war das schlimmste und wurde von dem alten Herrn geführt wie die Pest. Aber er sah es schon im Geiste, wie sie sich benehmen würden, wenn der Prinz sich von den Helmsrodtes zurückziehen würde.

Fast beschwörend wandte er sich jetzt noch einmal an Ilse-Dore.

„Mädel, tu es uns zuliebe, und bereuen wirst du es ja nicht. Der Prinz gefällt dir doch auch.“

„Ja, er ist ein guter Mensch!“

„Wenn du das weißt, Ilse-Dore, dann will ich noch nicht alle Hoffnung aufgeben.“ sagte er erleichtert.

Ilse-Dore lächelte.

„Lieber Onkel Sebaldus, ist ein Name, sind Rang und Titel wirklich das Glück des Lebens?“

Der alte Herr sah etwas unbefähigt in die großen, leuchtenden Mädchenaugen. Dann sagte er:

„Eigentlich ja! Es ist das einzig Feste im Leben. Es bindet, legt Verpflichtungen auf, hält zusammen. Liebe — ich sagte es dir schon einmal, Liebe ist vergänglich, ist nichts, ist — hm, ist ein eingebildetes Gefühl, das zu großen Tölpelheiten verführen kann. Man bereut später.“

Die schönen Mädchenaugen leuchteten hell wie Saphire.

„Armer Onkel Sebaldus, dann warst du sehr arm in deinem Leben.“ sagte Ilse-Dore, und ihre schlanken weißen Hände strichen liebevoll über eine dunkle Rose, die auf der weißblauen Decke lag wie ein roter, feuriger Blutstropfen. Ihr Duft wehte durch das Zimmer und es war wie ein stummendes Grün.

Onkel Sebaldus stand langsam auf. Ihm brannte es merkwürdig in den Augen. Vorsichtig nahm er die seinen Mädchenhände in die seinen.

„Ilse-Dore, wenn — — wenn es nur — — nicht gerade — — der — — der — — du weißt schon, wenn es nur nicht gerade der wäre.“

Da senkte sich der braune Kopf Ilse-Dores tief, ganz tief.

Onkel Sebaldus schlich davon. Er spürte eine weiche Regung in seinem alten Herzen, war ärgerlich darüber und fühlte doch keinen Zorn mehr gegen Ilse-Dore.

Dahin fuhr er die beiden Damen an:

„Was ich ausgerichtet habe? Nichts! Ich werde auch kein Wort mehr sagen. Frauen sind selbst feinfühler, als wie ihr beide euch zu zeigen beliebt, denn sonst mühtet ihr wirklich wissen, daß Rang und Titel nicht allein selig machen.“

Sie erstarren fast zu Salzäulen, während er hochgehobenen Hauptes hinauswandelte.

Tante Auguste ließ sich in einen Sessel fallen.

„Eveline, dein Bruder! Ich sage es ja! Mit dem Mann kann man noch etwas erleben. Jetzt ist er gar schon damit einverstanden, daß die Ilse-Dore einen nimmt, der nichts ist, nichts hat, der uns vor der ganzen Stadt blamieren wird! Ich sehe da nicht zu, ich nicht, daß du es weißt. Ich hätte gar nicht erst in die Helmsrodtesche Familie hineinbeiraten sollen, ich hätte mir viel erpart.“

Tante Eveline sah mit weit aufgerissenen Augen da, dann kludete sie:

„Sebaldus hat nur Spaß gemacht, er wird schon wissen, was er will.“

„Rede du nicht, bitte. Du hättest deinen Bruder nicht

immer so verhimmeln sollen. Ich bin durch dich mit machtlos geworden.“ Es entspann sich über die Angelegenheit noch eine Debatte, die zuletzt mit einem ernstlichen Zerwürfnis endete.

Ilse-Dore aber ließ sich den Architekten Neubauer kommen und beriet mit ihm den Bau eines Kinderheims in hiesiger Stadt. Nachdem sie den Herrn entlassen, schrieb sie an Grot Wlter, daß sie bestimmt kommen und ihr vorher noch ein Telegramm senden werde.

Annie Meizer kam jetzt auch fast täglich und die funkelnde Neugierde sah ihr in den schwarzen Kirchengaugen. Einmal fragte sie gerade heraus:

„Ilse-Dore, wann verlobst du dich mit Prinz Liebenstein? Alle warten doch darauf und am sehnsüchtigsten wahrscheinlich dein Bemeher selber?“

„Liebe Annie,“ sagte Ilse-Dore ernst, „wenn dir unsere Freundschaft etwas wert ist, dann jange bitte nie wieder davon an.“

In den schwarzen Kirchengaugen standen Tränen. Zwei reiche Arme legten sich um Ilse-Dores schlanken Nacken. Eine Stimme flüsterte:

„Du liebst ihn nicht? Verzeih, aber wir haben es doch alle gedacht, und ich war so froh für dich, weil mir Baron Kessler so gar nicht gefiel. Ich werde aber nie wieder davon ansprechen und ich werde auch mit niemand mehr darüber sprechen, das verspreche ich dir.“

„So ist es recht, Wildfang. Nun wollen wir von etwas anderem sprechen. Ich reise in acht Tagen nach Ostfriesland. Aber erst feiern wir selbstverständlich noch meinen Geburtstag.“

„Ach ja, darauf haben wir uns doch alle gefreut. Da wird es wieder sehr schön und lustig sein.“

„Ja, schön und lustig wird es sein.“ sprach Ilse-Dore vernonnen, und dabei zudte ihr das Herz schmerzhaft. Sie sah auf ihre kleine Armbanduhr. Gleich 6 Uhr. Ob sie noch ein Stüchchen spazieren ging mit Annie?

Fortsetzung folgt.