

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Durlacher Tagblatt. 1920-1964 1937**

295 (18.12.1937)



# Durlacher Tagesblatt

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

Erscheint täglich nachmittags, Sonn- und Feiertag ausgenommen. Bezugspreis: Durch unsere Boten frei ins Haus im Stadtbezirk monatlich 1,50 Mark, durch die Post bezogen 1,86 Mark. Einzelnummer 10 Pfennig.

Im Falle höherer Gewalt hat der Bezahler keine Ansprüche bei verspäteter oder nichterhaltenen der Zeitung.

## Pfinztäler Bote

für Grözingen, Berghausen, Söllingen, Wäscherbach und Kleinsteinbach

Anzeigenberechnung: Die 6 gespaltene Millimeterzeile (46 Millimeter breit) 8 Pfennig, Millimeterzeile im Textteil 18 Pfennig. 3. Zt. 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.

Nr. 295

Samstag, den 18. Dezember 1937

109. Jahrgang

## Zweitausend Reichsautobahnarbeiter umjubeln den Führer

Die Reichsautobahnen, das größte Werk, das zur Zeit auf der Erde geschaffen wird — Weitere Strecken dem Verkehr übergeben

Berlin, 17. Dez. Nach einem an großen Erlebnissen überreichen Tage versammelten sich die in Berlin weilenden 2000 Reichsautobahnarbeiter am Freitagabend im Theater des Volkes zu einem Kameradschaftsabend, der sie mit den führenden Männern des Staates und der Partei zusammenbrachte, einem Abend, der die zur Tat gewordene Volksgemeinschaft in unübertrefflicher Weise bewies.

Bewegten Herzens erwarteten sie alle die Ankunft des Führers. Als der Badenweiler Marsch erklang, da gab es kein Halten mehr. Gewaltig dröhnten die Heilrufe dem Führer entgegen, und voll herzlichster Freude und Verehrung erhoben die Männer der Reichsautobahn ihre schwieligen Hände dem Führer zum Gruß.

Generalinspektor Dr. Todt erstattete einleitend den Rechenschaftsbericht über die bisher geleistete Arbeit. Er legte damit ein hervorragendes Zeugnis ab von dem Erfolg deutscher Wissenschaft, dem Können deutscher Techniker und dem Fleiß deutscher Arbeiter.

Er sprach weiter von der Überwindung aller Schwierigkeiten, die sich dem gewaltigen Werk entgegenstellten, und dem Wandel der Verhältnisse in Deutschland, der nicht deutlicher belegt werden könne, als durch die Tatsache, daß in allen Teilen des Reiches die Arbeitsämter, die seinerzeit gegründet wurden, um 6 1/2 Millionen Arbeitslosen Almosen zuzuteilen, heute ausschließlich damit beschäftigt seien, die nötigen Arbeitskräfte für das aufbauende Deutschland zu finden.

Unter stürmischem Beifall der Autobahnarbeiter erklärte Dr. Todt: „Mein Führer, ich melde Ihnen hiermit die heute durchgeführte Freigabe des 2000. Kilometers. Dank der Mitarbeit aller ist das von Ihnen beim 1000. Kilometer angenommene Bauziel für das Jahr 1937 erreicht worden. Ich bitte als Erinnerung an diesen Ehrentag des deutschen Straßenbaues, die von Professor Klein-München entworfene Plakette des 2000. Kilometers, die heute jeder von uns trägt, anzunehmen.“

Dann wandte sich der Generalinspektor an den Reichsverkehrsminister Dr. Dörpmüller. Er dankte ihm dafür, daß die Deutsche Reichsbahn ein hervorragendes technisches Personal den Reichsautobahnen zur Verfügung gestellt habe. Die Arbeit der Reichsbahn sei eine wesentliche Voraussetzung für die schnelle Inangriffnahme und flotte Arbeit der Reichsautobahn gewesen.

Unter nichtendenden Jubel überreichte Dr. Todt dem Führer die Plakette und anschließend auch dem Reichsverkehrsminister Dr. Dörpmüller.

Der Führer dankte Dr. Todt herzlich und sprach auch dem Reichsverkehrsminister seinen Dank aus.

Im Auftrag aller seiner Kameraden nahm dann der Reichsautobahnarbeiter Ludwig Brähler aus Frankfurt a. M. das Wort. Er grüßte im Namen aller beteiligten Arbeitskameraden den Führer und sprach den Dank aus für die Einladung nach Berlin. Dieser Mann, der selbst vom ersten Spatenstich zur Reichsautobahn bis heute an dem Werk mitarbeitet, gab in bewegten Worten dem Danke aller Ausdruck, die lange Zeit hindurch vergeblich nach Arbeit suchten, die heute aber in fester Arbeit stehen, die im nationalsozialistischen Staat wieder frei geworden sind. Wir wollen, so erklärte er unter lauter Zustimmung seiner Arbeitskameraden, Ihnen, mein Führer, bei Ihrem großen Werke helfen. Wir glauben an unseren Führer, wir glauben an unser Volk, wir glauben an Deutschland!

Darauf nahm der Führer selbst das Wort zu einer Ansprache.

In überaus eindrucksvollen Ausführungen legte der Führer den 2000 Männern, die in allen deutschen Gauen an den Reichsautobahnen schaffen und die in dieser Feierstunde um den Führer im Theater des Volkes versammelt waren, Sinn, Zweck und Bedeutung dieses gewaltigen Werkes dar. Seine Worte zeugten von der tiefen inneren Anteilnahme, die den Schöpfer der Idee mit den Trägern und Gestaltern dieser für die Jahrhunderte bestimmten Straßenbauten verbindet. Diese Verbundenheit klang aus jedem seiner Worte, die aus dem Herzen kamen und zu Herzen gingen.

Unter minutenlangem stürmischem Jubel gab der Führer seiner Freude und seinem Stolz über das größte Werk, das zur Zeit auf dieser Erde geschaffen und gestaltet wird, Ausdruck. Er verband damit den Dank an den deutschen Arbeiter, aus dessen Reihen er selbst hervorgegangen sei und der immer am treuesten zu ihm gestanden habe. Dieses Denkmal der deutschen Arbeitsleistung sei nicht nur ein Werk des deutschen Geistes, sondern auch das Werk der deutschen Arbeitskraft und der deutschen Faust.

Die Arbeiter nahmen die Ansprache des Führers mit nicht endenwollenden Kundgebungen der Treue und der Dankbarkeit auf.

Noch standen die Autobahnarbeiter und mit ihnen alle anderen Gäste dieses festlichen Abends unter dem Eindruck der hinreißenden und alle Herzen entzückenden Rede des Führers, da nahm — nach einer kurzen Pause und zur allgemeinen freudigen Ueberraschung — wiederum im Beisein Adolf Hitlers, der der heiteren Muse gewidmete zweite Teil des Kameradschaftsabends seinen Anfang. Ein fast zweistündiges erlebtes Programm war die Quelle nicht nur ausgelassenster Heiterkeit sondern auch höchsten Kunstgenusses. Nur Erstklassiges wurde geboten.

Die Berliner Theater und Varietés, vor allem das Deutsche Opernhaus und die Scala, hatten ihre besten Kräfte zur Verfügung gestellt, und aus den einzelnen Nummern war ein Programm gestaltet worden, wie es reichhaltiger, sprühender und mitregender überhaupt nicht hätte erdacht werden können. Welchen starken Anteil die Werkmeister des Autobahnbauens an diesem unbeschreiblich schönen und wirklich unergiebigen Geschehen nahmen, zeigte der immer und immer wieder aufstauende Beifall, der die Künstler grüßte und ihnen dankte.

Das war für alle, die diesem Ehrentage des deutschen Arbeiters beiwohnen durften, das beglückendste Erlebnis: Zu erken-

nen und ganz unmittelbar zu fühlen, mit welcher Freude und mit wie großer Bereitschaft die Männer der Arbeit die ihnen gebotene und mit herzlichster Kameradschaft gespendete Kunst empfangen.

### Dr. Goebbels an die Autobahnarbeiter

Berlin, 17. Dez. Die 2000 Reichsautobahnarbeiter, die als Gast der Reichsregierung in Berlin weilten, und eine Rundfahrt durch die Reichshauptstadt unternommen hatten, vereinten sich zu einem gemeinsamen Mittagessen in der Deutschlandhalle. Für die Männer der Reichsautobahn war es an diesem festlichen Tage eine besondere Freude, daß Reichsminister Dr. Goebbels unter ihnen weilte und das Wort an sie richtete. Im Kreis der 2000 Arbeiter sah man viele führende Vertreter des Staates, der Partei und der Wehrmacht, unter ihnen Reichsverkehrsminister Dr. Dörpmüller, Staatssekretär Kleinmann, den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt u. a.

Reichsminister Dr. Goebbels, von den Autobahnarbeitern mit stürmischem Beifall begrüßt, nahm alsbald das Wort zu einer Ansprache. Er erinnerte an die Einwände und Un-

## Staatschädlingen wird der Prozeß gemacht

Auch ein typischer Jude hat die hand im Spiel

Koblenz, 17. Dez. Vor der Großen Strafkammer des Landgerichts Koblenz begann am Mittwoch der Prozeß gegen eine Reihe hemmungsloser Elemente, die Deutschland in schwerster Notzeit durch Betrug, Bestechung und Urkundenfälschung um Hunderttausende von Mark geschädigt haben. Vor den Schranken des Gerichts stehen zunächst zwölf Angeklagte, darunter der frühere Stadtoberinspektor Friedrich Jahn aus Koblenz, der 41jährige Brauereidirektor Dr. Hans Müller aus Köln, der 54jährige Steuerberater Rudolf Schmidt aus Köln und der Jude Ernst Josef Meyer, früher Besitzer des Hotels „Continental“ in Koblenz.

Durch vorgespiegelt oder übertrieben hoch bewertete Befahrungsschäden, deren Richtigkeit der Angeklagte Jahn in seiner Eigenschaft als leitender Beamter des Befahrungsamtes in Koblenz gegen entsprechende Schmiergelder bereitwillig bescheinigte, wurde das Reich um hohe Summen geschädigt. Auf der einen Seite wurden dem Staat enorme Steuerbeträge hinterzogen, indem die Steuern wieder unter Mithilfe des Jahn sowie des „Steuerberaters“ Rudolf Schmidt, der seine „guten Beziehungen“ auszunutzen verstand, jahrelang gestundet oder ganz niederge schlagen wurden. Eine der interessantesten Blüten im Korruptionsjungle der Vergangenheit ist der Angeklagte Rudolf Schmidt, der im Oktober 1936, nachdem er immer wieder beteuert hatte, daß er selbst an der Aufklärung des Tatbestandes das erste Interesse habe, nach Stellung einer Kaution aus der Untersuchungshaft entlassen worden war, dann aber nichts eiligeres zu tun hatte, als ins Ausland zu flüchten. Dem deutschen Auslieferungsantrag hat die Schweiz im Oktober 1937 entsprochen.

Der erste Tag der Verhandlung, die sich über mehrere Monate hinziehen wird, beschäftigte sich mit den bei der Regelung von Befahrungsschäden begangenen Betrügereien. Mit welcher Strapuzelösigkeit die Angeklagten das deutsche Staatsvermögen in Anspruch nahmen, geht aus der Feststellung hervor, die in der Donnerstagssitzung gemacht wurde, daß von 1,5 Mill. RM, die als Entschädigung für entstandene Befahrungsschäden vom Reich nach Koblenz gezahlt wurden, dem Reich nicht mehr als 14 000 RM. auf Reparationszahlungen angerechnet worden sind. Nichts kennzeichnet den korrupten Geist dieser Elementebesser, als wenn man diesen 14 000 Mark die Summe von Bestechungsgeldern gegenüberstellt, die allein der Angeklagte Jahn in diesem Zusammenhang erhielt und die sich auf 21 600 RM. beläuft. Der Angeklagte Jahn lebte in guten Einkommensverhältnissen. Trotzdem verstand er es, durch dauernde „Notstandsbesuche“ im Laufe weniger Jahre 900 RM. zusätzliche Unterstützungen heranzuschwindeln. Von 1923 bis 1930 war er als leitender Mann des Koblenzer Befahrungsamtes tätig und kam dann zur Steuereinzugsstelle. Als der Jude Meyer 1924 das Hotel „Continental“ in Koblenz übernahm, schloß Jahn diese Freundschaft mit ihm. Der Jude Meyer vermittelte dann auch die Bekanntschaft zwischen Jahn und Müller. Auch der Angeklagte Schmidt kam mit dem Juden Meyer erstmalig in dessen Hotel „Continental“ zusammen. Jahn, der seine amtliche Stellung in unerhörter Weise zu seinem eigenen Vorteil zum Schaden des Reiches mißbrauchte, erhielt von einer ganzen Reihe von Personen Bestechungsgelder von mehreren hundert Reichsmark. Die größten Summen bekam er von dem damaligen Vetter der Krabben'schen Druckerei in Koblenz, Ludwig, der ihm im Laufe der Jahre 9000 RM. zuflachte. Außerdem erhielt er von Müller im Zusammenhang mit Befahrungsschäden-Angelegenheiten 3000 RM. und von Meyer ebenfalls

3000 RM. Die Angeklagten Jahn, Dr. Müller und Meyer haben ihre Straftaten im großen und ganzen bereits gestanden. In der Freitagssitzung wurde die Befahrungsschädensache des Juden Meyer eingehend erörtert. Der Jude hatte sich als Pächter des Hotels „Continental“ ausgegeben und in dieser Eigenschaft 40 000 RM. Entschädigung beantragt und in seine eigene Tasche gesteckt, obwohl er in Wirklichkeit nur Verwalter der Erbgemeinschaft war, in deren Besitz sich das Hotel zunächst noch befand. Der Jude Meyer versuchte seine betrügerische Handlungsweise zu verschleiern. Als er im Jahre 1924 das Hotel übernahm, stellte er einen weiteren Entschädigungsantrag von 11 000 RM., von dem die Feststellungsbehörde jedoch nur 2779 RM. als berechtigt anerkannte. Auch in diesem Fall will Meyer „nicht genau unterrichtet“ gewesen sein, während das Vorverfahren ergeben hatte, daß er über alle Einzelheiten im Bilde war.

Die Verhandlung wurde auf Dienstag vertagt.

### Schwarzer Freitag der britischen Luftwaffe. Drei Flugzeuge abgestürzt.

London, 18. Dez. Am Freitag hatte die britische Luftwaffe wieder zwei schwere Unfälle zu verzeichnen, bei denen drei Flieger getötet und drei verletzt wurden. — In der Nähe von Stanstead-Park stießen zwei Maschinen zusammen. Die beiden Flieger fanden den Tod. — Der zweite Fall ereignete sich in Suffolk, wo ein Bomber abstürzte. Hierbei wurde ein Befahrungsschadensmitglied getötet, drei erlitten Verletzungen, während ein fünfter Insasse mit dem Schrecken davon kam.

### Italienisches Militärflugzeug abgestürzt. — Drei Tote.

Rom, 18. Dez. Ein von dem norditalienischen Flughafen Ronchi zu einem Übungsflug aufgestiegenes italienisches Militärflugzeug ist, wie erst jetzt bekannt wird, am Dienstag in der Höhe von Spilimbergo (Provinz Udine) infolge dichten Nebels gegen einen Hügel gesunken. Die dreiföpfige Besatzung des in Brand geratenen Flugzeuges ist bei dem Unglück ums Leben gekommen.

### Großfeuer auf dem Flugplatz von Philadelphia. — Acht Flugzeuge und zwei Hallen vernichtet.

New-York, 18. Dez. In Philadelphia wurde der Boulevard-Flugplatz von einem schweren Schadenfeuer heimgesucht. Acht Flugzeuge und zwei Flugzeughallen sind fast völlig niedergebrannt. Die Löscharbeiten wurden durch ständige Benzinantexplosionen erschwert. Der Gesamtschaden ist sehr beträchtlich.

### Sowjetrussische Flugzeuge auf chinesischer Seite.

London, 18. Dez. Wie „Daily Telegraph“ aus Hongkong meldet, ist dort ein Amerikaner eingetroffen, der mitteilte, daß auf Seiten der Chinesen eine internationale Fliegerformation kämpfe. Er selbst sei Mitglied dieser Formation. Sie seien 20 Mann, meist Amerikaner.

Vor kurzem seien dazu 50 sowjetrussische Flugzeuge mit ihren Piloten in China eingetroffen. Er, der Erzähler, nehme an, daß sie von den Sowjets ihr Gehalt bezögen. Man erwarte, daß Sowjetrußland noch weitere Flugzeuge schicken werde.



# Interesse am Frieden Europas

## Das Ergebnis der Prager Besprechungen

Prag, 17. Dez. Ueber die Besprechung des französischen Außenministers Delbos wurde am Freitagabend eine amtliche Verlautbarung ausgegeben, in der die völlige Uebereinstimmung der Ansichten der tschechoslowakischen und der französischen Regierung über sämtliche Fragen festgestellt wird. Die Politik beider Staaten, die durch einige grundlegende u. dauernde Prinzipien beherrscht werde, die gleichzeitig durch die natürlichen Bedingungen bestimmt sind und den internationalen Ereignissen angepasst würde, bleibe diesen gemeinsamen Prinzipien treu, die sich bereits bewährt hätten und keine Möglichkeit der Verschärfung ausschließen: Diese Uebereinstimmung der Ansichten trete insbesondere in der gemeinsamen Zuneigung der Tschechoslowakei und Frankreichs zur Genfer Entente zutage.

Annäherung mit allen Nachbarländern erleichtern könnte. Beide Regierungen sind überzeugt, daß die bestehenden Verpflichtungen keine Hindernis für eine derartige Annäherung bilden, die vom politischen und wirtschaftlichen Standpunkt für alle interessierten Staaten und für ganz Europa vorteilhaft wäre.

Zum Schluß wird erklärt, daß beide Staaten von der Notwendigkeit der Fortsetzung ihrer vertrauensvollen Zusammenarbeit überzeugt seien.

rufe, die bei Inangriffnahme des Wertes der Reichsautobahnen von denen ausgingen, denen es niemand recht machen könne. Diese Menschen hätten mit höchstem Mißtrauen dem Beginn des Baues dieser Bahnen zugesehen. Im Laufe der Zeit hätten sie nun, sicher mit wachsender Enttäuschung, gesehen, daß trotz ihrer kleinlichen Bedenken das große Werk unaufhaltsam vorwärts geht. In humorvoller Weise legte Dr. Goebbels dar, was aus dem Man vom Bau der Reichsautobahnen wohl geworden wäre, wenn sich etwa der Reichstag mit ihm Wochen und Monate hindurch redend und nicht handelnd beschäftigt hätte. Zwar habe es auch damals nicht an den Menschen zur Durchführung des Planes gefehlt — sie seien ja schon damals dagewesen — wohl aber habe es an dem mutigen Entschluß gemangelt, den Plan auch durchzuführen, fuhend allerdings auf dem Vertrauen in die wirtschaftliche Zukunft Deutschlands und in die Unternehmungskraft und die Erfindungsgabe der deutschen Ingenieure und Straßenbauer.

Es ist das Schöne an allen Aufbauprojekten des nationalsozialistischen Staates, erklärte Minister Dr. Goebbels unter stürmischer Zustimmung, daß sie nicht nur der Führung zugute kommen, sondern auch dem Volke und daß die ganze Nation mit dem Herzen unmittelbar an ihnen beteiligt ist. Dr. Goebbels erinnerte daran, daß Zehntausende, jetzt sogar Hunderttausende von Ausländern, die jährlich nach Deutschland kommen, tief bewegt und erfüllt von der Größe unseres deutschen Zeitalters in ihre Heimat zurückkehren. Da muß es auch für Sie, meine deutschen Autobahner, ein ergreifendes Gefühl sein, zu wissen, was wir schaffen, trägt nicht nur zum Ruhme des Führers sei, zum Ruhme der Partei oder einiger weniger Männer, sondern das mehr und erhöht die Würde und Größe des Volkes, zu dem auch wir gehören!

In erhebenden Worten schilderte Minister Dr. Goebbels den Autobahnern, welchen Anteil der Führer an ihren Sorgen und ihrem Leid genommen hat. Wie er selbst die Initiative ergriff, wenn es galt, ihnen ihre Arbeit zu erleichtern. Langanhaltender Beifall dankte Dr. Goebbels für die Feststellung, daß der Führer nun, ebenso wie er sich mit den deutschen Autobahnern solidarisch fühlte, als Sorge und Leid ihre täglichen Begleiter waren, nun auch die Freude mit ihnen teilen wolle.

Viele Namen, die heute Klangvoll sind, werden in Jahrhunderten von der breiten Masse längst vergessen sein. Aber die Steingruppen, die Sie, meine Autobahner, gebaut haben, und die fibernen Bänder, die Sie durch die deutschen Wälder hindurchgezogen haben, stehen dann noch und die nach uns kommenden Generationen werden sagen: Das sind die Straßen, die Adolf Hitler schuf. Dann wird der Name eines Mannes und seiner Zeit, damit aber auch Euer Name unsterblich werden! (Langanhaltender stürmischer Beifall.)

### Stürmische Zustimmungslundgebungen unterstrichen die Feststellung des Ministers, daß die Männer, die die Pläne des monumentalen Wertes entwarfen, die es organisierten und finanzierten, heute mitten unter den ausführenden Bauarbeitern weilen — nicht etwa um einer lästigen Repräsentationspflicht zu genügen — sondern weil es ihnen eine Herzenssache sei.

Aus dem gleichen Grunde, erklärte Dr. Goebbels unter stürmischen Beifall, werde auch der Führer heute abend im Kreise der deutschen Autobahner sein, die ihm helfen, ein so stolzes, monumentales und bald historisches Werk zur Durchführung zu bringen. Begeistert stimmten die Tausende in das Siegesheil auf das Reich und seinen Führer ein, mit dem Dr. Goebbels seine Ansprache schloß.

### Reichsautobahn Oberhausen—Kesslinghausen und Jena—Meerane feierlich eröffnet.

Kesslinghausen, 17. Dez. Die Vollendung und feierliche Verkehrsübergabe des 2000 Kilometer der Reichsautobahn durch den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Dr. Lohd wurde auch für das Ruhrgebiet durch die gleichzeitig erfolgte Eröffnung der rund 35 km langen Industriegebietstrecke Oberhausen—Kesslinghausen zu einem bedeutungsvollen Ereignis. Mit der Fertigstellung dieser neuen Teilstrecke sei in einer Länge von 125 km die direkte durchgehende Reichsautobahnverbindung Kesslinghausen—Ruhrgebiet—Köln—Siegburg Tatsache geworden.

Gera, 17. Dez. Die 64 km lange Autobahnstrecke Jena—Gera—Meerane, die die Autobahnverbindung Sachsen—Thüringen, von Jena bis Dresden, herstellt, wurde am Freitag von den Gauleitern und Reichsstatthaltern Sander und Mutschmann feierlich eröffnet. Aus diesem Anlaß fand in Gera eine Feier statt, an

## Danzerschiff „Deutschland“ — ein Beispielfall

### Wie Tatsachen verdreht werden

Berlin, 17. Dez. Bei der Schilderung der Zwischenfälle auf dem Yangtse hatten einige deutsche Zeitungen auf das Risiko hingewiesen, dem sich ausländische Kriegsfahrzeuge aussetzen, die sich in die Gefahrenzone begeben. Diese Ausführungen nahmen englische Blätter zum Anlaß einer Polemik und kommen dabei zu Schlusfolgerungen, die von mehreren Berliner Blättern energisch zurückgewiesen werden.

Der „Völkische Beobachter“ wendet sich vor allem gegen die Stellungnahme der „Daily News“. Diese habe sich das unglückliche Beispielfall herausgesucht, das sie finden konnte, um ihren Standpunkt zu vertreten. Das Blatt meint nämlich, Deutschland habe ja in den spanischen Gewässern eine ähnliche Rolle gespielt wie die englischen und amerikanischen Kriegsschiffe in China. In Spanien sei dann das Panzerschiff „Deutschland“ eines Tages bombardiert worden; Deutschland habe allerdings sofort zu Gegenmaßnahmen gegriffen und den Ort Almeria beschossen. Die „Daily News“ kann auf die politischen Weisheiten, die sie mit diesem gezwungenen Vergleich von sich gegeben hat, wahrhaftig nicht stolz sein. Die deutschen Kriegsschiffe hielten sich bekanntlich in Erfüllung jener internationalen Verpflichtungen in den spanischen Gewässern auf, die die Reichsregierung im Verlauf der Nichtteilnahmepolitik übernommen hatte. Das Panzerschiff „Deutschland“ war damit nicht nur das Schiff einer neutralen Macht, sondern verlorperle in sich auch die Würde jener Friedenspolitik, für die man sonst in London so weitgehendes Verständnis äußert.

Vor allem aber: Als der Angriff auf die „Deutschland“ erfolgte, war das Schiff von den eigentlichen Kampfgebieten bekanntlich weit entfernt. Es war nicht etwa zwischen die kämpfenden Parteien geraten, wobei Treffer trotz der Flagge einer neutralen Macht wohl hätten in Kauf genommen werden müssen, sondern es wurde von den bolschewistischen Bombern in seinem Ankerhafen angegriffen, und dort wurde dann der Angriff auf das Panzerschiff durchgeführt.

Wenn also zur sofortigen Bergung Almeria beschlossen wurde, dann geschah diese Sanktion sowohl in Verteidigung der Würde jener Aufgabe, die die deutschen Schiffe mit über-

nommen hatten, wie auch zum Schutze vor weiteren absichtlichen Provokationen der bolschewistischen Bänder.

Es genügt wohl, diese wenigen Tatsachen festzustellen, um die schiefe Position deutlich zu machen, in die sich die „Daily News“ mit ihrer unvorsichtigen Polemik begeben hat. Uns ist wenigstens nichts bekannt, daß die englischen oder amerikanischen Einheiten auf dem Yangtse Aufgaben internationaler Bedeutung übernommen hätten. Wir sehen sie nur private Interessen ihrer Staaten wahrnehmen und haben die Berichte vor uns liegen, daß sie trotz der großen japanischen und chinesischen Operationen ihre Bahnen auf dem Yangtse, mitten im Kriegsgebiet also, unternommen haben. „Daily News“ hätte also besser daran getan, sich erst einmal um die wirkliche politische Sachlage zu kümmern, ehe sie das Risiko eingeht, sich mit uns in eine Auseinandersetzung einzulassen. Trotzdem wollen wir dem Blatt noch eine kleine „Chance“ geben: Nach dem bolschewistischen Ueberfall auf die „Deutschland“ hat sich das Deutsche Reich aus dem Ueberwachungsgebiet zurückgezogen und hat die deutschen Kriegsschiffe von ihren Positionen zurückgerufen. Die englischen und amerikanischen Kommandoherren in Fernost haben dies nicht getan. Wir haben keine Ursache, zu dieser Haltung in irgend einer Form Stellung zu nehmen, aber wenn „Daily News“ Wert darauf legt, daß ihre verunglückte Polemik wenigstens in einem Punkt noch Recht bekommt, dann müßte sie jetzt den englischen und amerikanischen Marineleitungen empfehlen, ihre Schiffe aus dem fernöstlichen Kriegsgebiet zurückzurufen!

### Zweite Reichsstrafenanleihe ergab 4 020 800 Mark. — Ergebnis des Vorjahres wieder übertraffen.

Berlin, 17. Dez. Das vorläufige Ergebnis der zweiten Reichsstrafenanleihe im diesjährigen Winterhilfsmerk beträgt nach Meldung der NSR 4 020 800,49 RM. Das Ergebnis des gleichen Monats aus dem Vorjahr belief sich auf 3 941 860,48 RM. Das bedeutet eine weitere Steigerung der Spendenfreudigkeit.

Ein Schiff holt Helium. Nachdem die Regierung der Vereinigten Staaten die Ausfuhr von Heliumgas an die Deutsche Zeppelein-Rederei freigegeben hat, wurden die für die Ueberführung benötigten Stahlflaschen von der Werft in Friedrichshafen und vom Luftschiffhafen Frankfurt aus verschifft. Das Frachtschiff befindet sich mit der Ladung bereits auf hoher See auf dem Wege nach dem Golf von Mexiko. Bis zu dieser Küstenstation wird das Gas vom Erzeugungsort Amarillo, bei 1000 Kilometer landeinwärts liegt, in Tankwagen der amerikanischen Eisenbahngesellschaft befördert, um hier in die Stahlbehälter, von denen jeder 150 Kubikmeter aufnehmen kann, umgefüllt zu werden.



33. Fortsetzung.

Herttha schrie auf, wollte durchaus in die Klinik, ließ sich nur sehr schwer davon abbringen, augenblicklich, so wie sie war, noch hinzufahren.

„Du bleibst hier, Herttha. Es hat keinen Zweck, gegen den Willen des schwer überanstrengten Professors zu handeln. Er hat den Besuch für morgen nachmittag festgesetzt, und daran wollen wir nun auch festhalten.“

Da nickte Herttha und ging langsam der Tür zu. Ihr Gesicht sah niedergeschlagen und schuldbehaftet aus. Die Herren hielten sie nicht zurück, als sie leise sagte:

„Ich bin sehr müde. Ich will mich gleich hinlegen, sonst sehe ich morgen selbst ganz krank aus. Gute Nacht.“

„Gute Nacht, Herttha“, sagte Frank, während der Gatte vor sich niederfiel und kein Wort für seine Frau hatte.

Frank setzte sich nicht erst wieder. Er sagte:

Bernhard, Kopf oben behalten. Ich verreise vorerst, und nach meiner Rückkehr wollen wir noch einmal über all das sprechen. Ich meine, über deine geschäftlichen Sorgen. Mir ist eben ein guter Gedanke gekommen. Ich kenne in Holland und in Kanada Leute, die dir sicherlich Verbindungen an Hand geben. Es sind Freunde von mir. Und hier handelt es sich doch in erster Linie darum, daß du wieder genügend Aufträge hast. Nicht wahr? Die Leute, mit denen ich dich in Verbindung bringen werde, sind zahlungsfähig. Wie gesagt, ich nehme das sehr ernsthaft in die Hand, wenn

ich von meiner Reise zurückkehre. Morgen fahre ich. Ich freue mich sehr, daß ich beruhigt fahren kann, da ich weiß, daß Günter gerettet ist. Leb wohl, Bernhard, und versuche, zu schlafen. Du siehst wirklich aus, als wollest du zusammenfallen.“

„Sorge dich nicht um mich, Frank. Was liegt an mir!“

„Du bist schon zusammengebrochen, denn sonst könntest du nicht so dastehen. Raff dich auf, es geht um den Jungen!“

Bernhard moanete sich auf die Tür. Langsam stand er auf. Ja, tausendmal ja, Frank hatte recht. Es ging um den Jungen. Und er wollte um des Jungens willen auch versuchen, ein besseres Verhältnis zwischen sich und Herttha herzustellen. Schließlich ging doch alles, was man ernstlich wollte. Auch darin hatte Frank recht. Frank, der so stolz und energiegelad und pflichttreu war.

Bernhard moanete sich in sein Schlafzimmer hinüber, um sich doch noch ein paar Stunden niederzulegen, obgleich er nicht an Schlaf glaubte.

Am andern Tage besuchten sie den Kleinen. Frank war auch noch mitgekommen, obgleich in einer Stunde bereits sein Zug ging. Günter lag ganz still da, blaue Schattenscheiden waren unter den Augen, und die kleinen Hände waren noch immer fieberhaft. Da auf der Stirn ständig ein Eisverband lag, sah das Gesicht ganz fremd aus. Es schien überhaupt seltsam eingetallen. Herttha schluchzte leise; Bernhard hatte wieder den starren Blick. Franks schönes männliches Gesicht sah sehr ernst aus. Und seine Hände strichen ganz leicht und zärtlich über die heißen Häubchen seines kleinen Neffen. Da blickte der Kleine plötzlich auf, lächelte zu Frank empor:

„Onkel Frank! Lieber Onkel Frank!“

Ein Weibchen später sagte er:

„Pati, dadleben.“

„Ja, mein Junge, ich bleibe hier bei dir.“

Die Mutter stand unbeachtet neben dem Bett des Kindes, wie eine Fremde. Die weiche Stimmung in Herttha verslog angesichts dieser Tatsache. Bornaig sagte sie:

„Siehst du, so hat Bernhard es verstanden, mich meinem Kinde zu entfremden.“

Frank aber sagte leise:

Herttha, die Schwester sieht dort drüben.“

Sie wollte aufbrauen, aber unter seinem zwingenden Blick schweig sie dann. Die Eltern blieben noch, während Frank sich verabschiedete. Ihn war plötzlich eine lastende Schwere in allen Gliedern. Eine Ahnung von Unheil, das da unaufhaltsam kam.

Langsam ging er die Treppe hinunter, auch im schlichten Anzug eine imponierende Persönlichkeit.

Herttha setzte sich an das Bett ihres Kindes, zog nach einer Weile einen kleinen Spiegel hervor und puderte sich frisch. Dann rückte sie sehr lange an ihrem Hirt herum und ordnete die blonden Strähnen immer wieder etwas anders. Inzwischen strichen die kleinen heißen Hände ihres kranken Kindes unruhig auf der Bettdecke hin und her.

Bernhard, ehrlich gewillt, eine Aussprache mit seiner Frau zu haben, in der sie sich wiederfinden mußten, sah das alles, und eiskalt legte sich's dabei um sein Herz. Nein! Mit dieser Frau konnte er nicht mehr leben. Höchstens neben ihr, wie es in den letzten Monaten gewesen war. Alle guten Vorsätze waren fort, und nur Haß und Verachtung blieben übrig.

Als sie dann nach Hause fuhr, dachte Herttha: Wenn er wäre wie Frank, dann wäre eine bessere Ehe zwischen uns zustande gekommen.

Die nächsten Tage vergingen, ohne daß sich im Befinden des Kindes etwas änderte. Er lag noch immer so apathisch da. Seine Eltern besuchten ihn täglich. Herttha ging allerdings schon längst nur noch um der äußeren Form willen hin. Denn der Junge bemerkte nur den Vater, sonst sprach er gar nichts.

„Ich brauche dringend Geld. Dreitausend Mark. Bogtänder hat die Rechnungen geschickt.“

Mit diesen Worten trat Herttha eines Morgens in das Arbeitszimmer ihres Mannes. Sie hielt grazios einige Papiere in der Hand und legte sie nun vor ihn hin.

„Ich habe dir doch gesagt, daß wir uns einschränken müssen. Dreitausend Mark für ein paar Franken! Schämst du dich nicht, Herttha?“

„Wir sind reich. Plawier dich nicht, Bernhard.“

(Fortsetzung folgt.)